



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB.

REDIGERET AF V. KROGH.

18^{DE} AARGANG
1911.

KJØBENHAVN.

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

1911.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1911.

INDHOLD.

	Side		Side
A.			
Aarhus, Tolddiæter i	716, 757, 763, 771	Chilenske Havne, Projekteret Udvidelse af	64
Aarsskiftet, Ved	1, 23, 33	Civita Vecchia, Losseforhold i	370
Afladning, Misligholdelse af Kontrakt om	547	Civita Vecchia og Torre Annunziata, Lang Tørn i	7
Afrika-Australien Linie, En norsk	356	Clyden, Stor Tørdok paa	95
Aktieloven	159	Comité Maritime International	275
Aktietegning, Skibsføreres	137, 485	Cork, Kutymen i	772
»Alfa«s Undergang, Dpsk.	254, 260, 370	D.	
»Always afloat« Klausulen	531	Dampet, En hensynsløs	314
Amerikadampet, En ny dansk	773	Dampskibs-Navigatører	306, 479, 541
Amerikalinie, Den norske 109, 138, 191, 356, 406, 529, 571, 624, 654, 758		Dampskibsrederne og Søarbejderne, Overenskomst mellem	275, 301, 561
Amerikalinie, En projekteret svensk	63	»Danmark«, Direktørskiftet i Dpskss.	70
Amerika, Sen Rettergang i	461	Danmark og Japan, Handelstraktat mellem	432
Andersen, Magnus, Søfartsdirektør	199	Danmarks Handelsflaade	523
»Anna Breum«s Forlis, Sk.	669	Danmarks Handelsflaade i 1910	742, 748, 764, 774
Antwerpen, Losning af Træ i	435	Danmarks Vareindførsel og Udførsel i 1909	143
Archangel, Besejlingen af	415, 571	»Dannebrog«, »af 1896« og »Neptun«, Dpskss.	200
— Lodsafgifter i	415	»Dannebrog«, Sk.	367
— Ophold i	635	Dansk Dampskibsrederi-Forening og Maskinmestrenes Forening, Konflikt mellem	497, 507, 513
Arendrup, G. A., Fuldmægtig	726	Dansk Dampskibsrederi-Forening og Styrmandenes Forening, Lønningsoverenskomst mellem	654
Argentina, Skibsfarten paa	431	Danske Farvande, Tabel over Overfladevandets Vægtfylde i ..	262
Arktiske Have, Isforholdene i	321, 383	Dansk Søjlskibsrederi-Forening:	
Artikel 28, Søvejsreglernes	285, 303, 346, 375	Aarsberetning	376
Australien, Fragtslutninger til	35	Aarsgeneralforsamling 340, 400, 406, 415, 422, 432, 435, 445, 452, 462	
— og Afrika-Linie, En dansk, norsk og svensk	64	Afdelingen for mindre Skibes Generalforsamling	50, 55
— Sikkerhedsstillelse for Efterladelse af syge Søfolk i	399	Bladsagen	485, 525, 540, 654, 747, 758
— Strejke i	664	Fyns Kreds Generalforsamling	123
Automatiske Taagesignaler for Dampskibe	624	Ærø Kreds Generalforsamling	112
»Azela«s Forlis, Brig	545	»Daphne« beslægtet i England, Norsk Bark	545
Azovske Hav, Lodsning i det	585	Den kjbhsk. Søassuranceforening, Direktørskifte i	64
B.			
Baltcon Certepartiet, Betaling af Losning under	620	De private Assurandørers 125 Aars Jubilæum	129, 130
Baltic and White Sea Conference 109, 153, 159, 178, 185, 467, 529, 556,		Det forenede Dampskibsselskab	129, 192, 209, 654, 716, 732
Barceloua, Havneafgifter i	451	Dieselmotorskibe	109, 664, 698, 726
Befragternes Mægler	301	Diplomatvæsnet	701
Bergens Havn, Udvidelse af	8	Dordrecht, Havnen ved	159
»Bessy«, Bjergning af eng. Sk.	617	Drammen, Lastning af Træløst i	271
Bjergeløen, En stor	87	Dunkerque, Arbejderforsikring i	577
Bjergning, Et Lovforslag om	110	— Losseforhold i	40
Bjergningstjeneste, Færer ved	663	— Lægeeftersyn i	239, 244, 647
Bombesøsen, Ny Inspektør for	115	Det Skib, Bjergning af et	205
Borgerbreve, Betaling for	25	Domme:	
Brammer, A. E., Skibsmaaler	725	Højesteret:	
»Brandenburg«s Stranding, Tysk Fiskedpsk.	685	Beskadiget Ladning (Tysk Dpsk. »Haake«s Rederi ktr. Fyns Andels Foderstofforretning)	608, 619
Brasilien, Billigere Telegramtakster til	452	Bjergeløen (Em. Z. Svitser ktr. holl. Kuf »Soli deo gloria«)	346
— Eksport af Motorer, Fiskerbaade og Fiskeriretskaber til	623	— (Norsk Dpsk. »St. Heleus« ktr. Em. Z. Svitser)	385
— Udførsel af Redningsbaade og Redningsmateriel til ..	623	Erstatning for Tab af Forsørger (En Sømands Enke ktr. Standard Oil Co.)	129
»Bris« Undergang, Svensk Dpsk.	607	Rømningsstraffens Forældelse	608
Britiske Farvande, Undervandsbaade i	270	Søpanteret (The Coal Trading Association, Rotterdam ktr. Dpskss. »Ocean«)	206
Britiske Kabelnet, En Udvidelse af det	624	Udlevering af Ladning uden Konnossement (Maskinfabrikant Dreyfus & Co. ktr. D. F. D. S.)	64
— og tyske Rederiers Vækst i 1910	86	Sø- og Handelsretten:	
Britisk Syd-Afrika, Skibsfarten paa	545	Antedatering (Hdlsf. J. J. Larsen, Odense, ktr. Dpskss. »Thore«)	546
Broen, Forlad ikke	110, 356	Arrest i Skib (Hecksher & Søns Eftflg. ktr. Carl Hugo Schilling, Hamburg)	649
Broen og Maskinrummet, Forbindelsen mellem	637	Auktion over Konnossement (Skibsm. Herman Andersson, Uleåborg, ktr. C. K. Hansen)	679
Bruun, C. A., Kontreadmiral	50, 63, 86, 102, 110, 115	Beskadiget Ladning (Louis Dreyfus & Co. ktr. Dansk-russisk Dampskibsselskab)	639
Buenos Aires, Granitsten til	649		
Buenos Aires, Ophold ved	571		
Bundnaling, Staalskibes	63		
Burmeister & Wain	49, 71, 88		
C.			
»Canadia«, Brand i Dpsk.	607, 618		
Cape Town, En ukendt Klippegrund ved	585		
Certepartiformer, Faste	731		
Charlestown Dok, Reparation af	357		

	Side		Side
Betaling af en Veksel (O. Schröder & Co., Åbo, ktr. Rederisyndikatet)	70	Overtrædelse af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører P. H. B.)	374
Betaling for Overarbejde (Maskinmester C. Lydom ktr. C. K. Hansen)	245	— af Sølovens §§ 293 og 306 (Det Offentlige ktr. Skibsfører I. J. H. og Styrmand J. A. N.)	374
Bjergeløn (Dpsk. »Smiril« og »Grani« ktr. Dpsk. »Gudrun«)	2, 286	— af midlertidig Lov af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgæende og Lastelinie (Det Offentlige ktr. Føreren af Dpsk. »Jagersborg«)	341
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »St. Helens«) ..	9	Paasejling (Svensk Sk. »Afhild« ktr. Kjøbenhavn's Havn) 2,	320
— (Em. Z. Svitzer ktr. irsk Dpsk. »Dunmore Head«) ..	35, 453	Sammenstød (Sk. »Niels Juel« af Smøgen ktr. Sk. »Ida« af Halmstad)	2
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Lyderhorn«) 70,	305	— (Dpsk. »Hertha« ktr. Dpsk. »Hjelm«)	8
— (Em. Z. Svitzer ktr. eng. Dpsk. »Luga«)	271	— (Kapt. A. S. Johansson ktr. Kapt. J. E. Petterson) ..	116
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Katholm«)	314, 539	— (Sydfynsk Dpskss. ktr. Dpsk. »Thor II«)	230, 277
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Brage«)	329	— (Grøn & Witzke ktr. »D. F. D. S.«)	529
— (Em. Z. Svitzer ktr. Aug. Borgen)	340	— (Sk. »Cecilie« ktr. norsk Dpsk. »Falk«)	571, 618
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Constantin«) ..	357, 586	— (Dpsk. »Heini« ktr. Ministeriet for offentlige Arbejder)	639
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Ørnen«)	357	— (Tysk Fiskedpsk. »Præsident Rose« ktr. Dpsk. »Belorossia«)	445, 669
— (Em. Z. Svitzer ktr. svensk Dpsk. »Klippan«) ..	373	Strid om Losningsudgifter (Fører og Reder af Dpsk. »Skjald« ktr. Christiansholms Fabriker)	508
— (Em. Z. Svitzer ktr. svensk Sk. »Othello«)	373	Tilbagebetaling af Aktier (Kapt. P. I. R. Jans ktr. A/S. Dansk Dampskibss. i Likvidation)	484
— (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Sirius«)	556	— af indbetalt Bidrag til Pensionsfond ved Afskedigelse (Maskinmester Svend Jensen ktr. Em. Z. Svitzer)	330
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Anna«)	741		
— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Veerhaven«)	747	Overretten:	
— (Em. Z. Svitzer ktr. »D. F. D. S.«)	747	Lodsens Erstatningsansvar (Fhv. Lodsformand P. W. Jørgensen og Lods Søren Nielsen ktr. Rederiet for 3/m. Sk. »Kodan«)	275
— (Eng. Dpsk. »Ydun« ktr. Dpsk. »Ellastone«) 2,	294	Sammenstød (Svensk Dpsk. »Andrea« og russ. Sk. »Nep-tun«)	757
— (Kapt. M. Jespersen ktr. »D. F. D. S.« m. fl.) ..	115		
— (Kapt. M. Jespersen ktr. Kapt. R. L. Götsche) ..	145	Aarhus Søret:	
— (Rederi og Assurandører for norsk Dpsk. »Rex« ktr. Em. Z. Svitzer)	153	Beskadiget Ladning (Jydsk Andelsfoderstofforretning ktr. norsk Dpsk. »Patria«)	314
— (Holl. Dpsk. »Mizar« ktr. Em. Z. Svitzer)	217		
— (Norsk Dpsk. »Hermod« ktr. Sk. »Vera«) ..	513, 547	Frederikshavn Søret:	
— (Eng. Dpsk. »Berlin« ktr. holl. Dpsk. »Flora«) 314,	525	Bjergeløn (Tysk Damptrawler »Sonne« ktr. Dpsk. »Knuthenborg«)	625
— (Kapt. M. Jespersen ktr. Skibsf. O. V. Sørensen) 607,	733		
Erstatning for Afskedigelse. (Styrm. Johansen ktr. Det østasiatiske Kompagni)	42	Helsingør Søret:	
— for beskadiget Ladning (Korn- og Foderstofkompagniet i Kjøbenhavn ktr. norsk Dpsk. »Romsdal«) ..	401	Overtrædelse af Sølovens § 40	763, 772
— for beskadiget Ladning (Korn- og Foderstofkompagniet i Odense ktr. norsk Dpsk. »Hiram«)	484	Rømning	773
— for beskadiget Ladning (Hdlsf. Chr. C. Rahr & Co. ktr. »D. F. D. S.«)	556		
— for leveret Proviant (Firm. Bjørch Jensen ktr. Rederisyndikatet)	2	Hobro Søret:	
— for manglende Ladning (Korn- og Foderstofkompagniet ktr. P. Brown jun. & Co.)	367	Kollision (Passagerbaad »Merkr« og Gl. »Poul«)	617
— for Paasejling (Aalborg—Hadsund Jernbaneselskab ktr. De private Assurandører)	230, 507		
— for Paasejling (Jagt »Leda« ktr. »D. F. D. S.«) ..	385	Amerikansk Domstol:	
— for Totalskade (C. K. Hansen ktr. De private Assurandører)	686	Beskadiget Ladning (Henry Lund & Co., San Francisco, ktr. Dpsk. »Medea«)	332
— for Værdiforringelse af Varer (Gross. V. Hestbech ktr. »D. F. D. S.«)	314		
— for ydet Bugserhjul (De forenede Bugsererselskaber ktr. Dpsk. »H. C. Ørsted«)	230, 508	Engelsk Domstol:	
Liggedagsgodtgørelse (Gross. Carl Bayer ktr. C. K. Hansen) ..	277	Erstatning for Losningsudgifter (Louis Dreyfus & Co. ktr. Dpsk. »Randelsborg«)	73
— (Skibsr. C. A. Olsen, Vestra Sandöen, ktr. Langelands Korn-, Foderstof- og Gædningsforretning) ..	96	— for Skade ved Forlis (Genforsikringss. Skandinavien ktr. H. G. da Costa)	26
— (Skibsreder A. O. Lindvig ktr. A/S. A. S. Nielsen sen & Co., Nykjøbing F.)	494	Forlis (Eng. Dpsk. »Tottenham«)	356
— (Dpsk. »Fanny« ktr. Dpskss. »Thore«)	686	Kollision (»Helene Lohden«)	110
Misligholdelse af Forpligtelse (Hovmester Aage Coff ktr. A/S. Dpskss. »Urania«)	649	— (Dpsk. »Ragnhild« og Damptrawler »Easington«) ..	562, 572
— af Kontrakt (Gross. And. O. Bendtsen ktr. A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni) ..	18	Ladningejeres Krav paa Erstatning i Tilfælde af Kollision, hvor begge Skihe har Skyld	499
— af Kontrakt (Gross. And. O. Bendtsen ktr. A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni) ..	20	Sammenstød (Dpsk. »Ask« ktr. eng. Dpsk. »Readriwer«) ..	95
Overarbejde (Matros Otto Andersen ktr. Føreren af Dpsk. »Spigerborg«)	634		
— (Maskinmester P. A. Andersen ktr. Det østasiatiske Kompagni)	695	Kanadisk Domstol:	
Overtrædelse af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Føreren af Motorsk. »Ruth«)	110	Kollision (Dpsk. »General Wolfe« ktr. Dpsk. »Araamore«) ..	575
— af Sølovens §§ 293 og 296 (Det Offentlige ktr. Føreren af Dpsk. »Gudrun«)	255		
— af Sølovens § 306 (Det Offentlige ktr. Styrmand J. E. J.)	340	Norsk Domstol:	
— af Sølovens § 299 (Det Offentlige ktr. Fyrbøder A. V. O.)	357	Strid om Losningsudgifter i Holmestrand	576
		Tysk Domstol:	
		Anvendelse af forældede Søkort (Føreren af tysk Dpsk. »Bergedorf«)	478
		Dispatchmoney	681
		Forlis (Tysk Dpsk. »Palermo«, »Savona« og »Genua«) ..	291
		Grundstødning (Dpsk. »Frederik«)	305
		— (Tysk Dpsk. »Hanau«)	585
		Kollision (Tysk 5/m. Skib »Preussen« ktr. eng. Dpsk. »Brighton«)	239

	Side		Side
Kollision (Dpsk. »Saxo« og tysk Dpsk. »Helfrid Bismarck«)	302	Fynske Havne, Skibs- og Vareafgifter i de	702
Sammenstød (Græsk Dpsk. »Elleni« og tysk Lodssk. »Nicolaus«)	240	Fyr- og Taagosignalstationer, Fortegnelse over	55
Strejkeklausul ved Certepartier	390	Fællesrepræsentationen for dansk Skibs fart:	
Dødsfald:		Aarsberetning	227, 237, 244, 254, 259, 269
Skibsfører Kresten Veje	8	Meddelelser fra	33, 79, 137, 199, 269, 339, 383, 461, 523, 601, 663, 741
Skibsreder H. D. Præst	18	G.	
Skibbygmester Skifter Andersen	35	Garantierklæringer, Afskiberes	548
Havnefoged O. C. Geisnæs	36	Gas i Skibsrum, Brændbar	383
Kaptajn A. C. Dam	43	Generalforsamlinger:	
Kontreadmiral C. A. Bruun	50, 63	Ajax	241
Skibsreder J. C. Poffler	50	Atalanta	221
Kaptajn M. F. Bartram	79	Burmeister & Wain	44, 88
Skipper Rasmus R. Hansen	86	Carl, Skjold, Gorm	209
Skibsfører N. H. Kallesen	95	Cimbria, Fiona, Vendila	232
Direktør Chr. Larsen	101	Codan	193
Fhv. Kontorchef L. D. Nørregaard	116	Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866	209
Lodsinspektør, Kommandør C. Holbøll	116	Danmark	208
Søfartsinspektør, Kommandør F. Hammer	143	Dannebrog, Dampskibsselskabet af 1896, Neptun	202
Maskinmester F. Andersen	185	Danske Lloyd	334
Direktør V. P. K. Guldberg	199, 207	Danske Skibsrederes gens. Forsikringsf. for Søfolk	303
Kaptajn Chr. Petersen	199	Dansk Forening for international Søret	542
Skibsfører C. F. Madsen	199	Dansk-russisk Dampskibsselskab	357
Maskinmester Johansen	200	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Lodsinspektør, Kaptajn P. J. Paulsen	244	Afdl. for mindre Skibe	50, 55
Skipper Rasmussen	390	Fyns Kreds	123
Redningsmand Henrik Madsen	421	Ærø Kreds	112
Mægler H. C. Grube	524, 540	Den almindelig danske Skibsførerforening af 1874	125
Kaptajn P. C. A. Thidemann	617	Det dansk-franske Dampskibsselskab	233
Skibshandler Charles Hvilsom	665	Det forenede Bngserselskab	156
Havnefoged Jordahn	732	Det forenede Dampskibsselskab	209
Redningsmand N. M. Kirkedal	773	Det helsingørske Dampskibsselskab	189
E.		Det kgl. octr. Søassurancekompagni	140, 295
»Eastern Counties« Kæntring, Eng. Dpsk.	623	Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise	163
»East Goodwin«, Fyrskibet	64	Foreningen til Søfartens Fremme	232
»Ebba«s Forlis, Svensk Dpsk.	685	Gefion og Skjalm Hvide	272
Eddystone Fyr	507	Havet	208
Efterretninger for Søfarende	I omtrent hvert Nr.	Heimdøl	179
(Se endvidere omstaaende Specialregister til de officielt udgivne »Efterretninger for Søfarende«.)		Helsingør Jernskib- & Maskinbyggeri	572
Ehrenreich, A. E. V., Styrmand	648	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft	272
»Elbing«s Kæntring, Det tyske Dpsk.	421	Kjøbenhavns Skipperforening	132
»Emma« af Aalborg forulykket, Sk.	435	Marstal Skipperforening	72
England, Afstemning om Jernbanestrejke i	669	Mercur og Vulcan	221
— Erstatningssager i Anledning af Ulykkestilfælde i	347	Myren	280
— Skibe stoppet som usikre i	539	Nauta	112
— Sømandsstrejke i	35	Norden	179
— Truende Kularbejderstrejke i	586, 701, 773	Prins Valdemar Foreningen	44
Engelhardts Redningsbaad, Board of Trade og	497	Progress	279
Engelske Havne, Breve til Søfolk i	415	Skandia	112
Engelsk Skibbygning i 1910	25	Skoleskibet »Viking«	402
Esbjerg Havn	216	Store Nordiske Telegrafskabselskab	279
F.		Svendborg	233
Farvandslodsning, Midlertidige Bestemmelser ang.	747	Svendborg Søassurance	103
Ferrols Havn, Farlige Grunde i	143	Svendborg Tolddistrikts Sygeassurance for Søfolk	66
Finanslovsforslaget 1911—1912	144, 159	Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolk	66
— 1912—1913	592, 602, 633	Søassuranceforeningen for mindre Skibe i Rudkjøbing Distrikt	72
Finland, Ensartede Bestuvningsregler for	591	Sømandsforeningen	147
— Lastning af Props i	634	Sømandsforeningen Ærø	112
— Lodsforhold for danske Sejlskibe i	647	Sønderho Enkekasse	241
Finske Lodsvæsen, Det	513	Sønderho Understøttelsesforening	112
Fiskeriberetning	771	Thoro	280
Fiskerske Dampskibsselskaber, De	608, 654	Thurø	209
Flaskopost, Konkurrence om en Erstatning for	177	Thurø Sømandsforening	30
Folketingsvalg, Søfolks Adgang til	79, 102, 187, 216, 253, 275, 285, 467, 483, 493, 498, 557, 609	Tornø	208
Forhyringsregler, Dansk Dampskibsrederi-Forenings	331	Tøjassuranceforeningen Neptun	52
Forsikringsoverenskomst under Krig, En tysk-engelsk	478	Urania og Nordsøen	264
Forudbefragtninger, Sejlskibene og	653	Viking	233
Fragten betalbar efter endt Udlosning, Er	219	Ærø	66
Fragter, Stigende	545	Ørekassen	66
Fragtmarkedet	I hvert Nr.	Østasiatisk Kompagni	221
Franske Havne, Lægeeftersyn i	239, 244, 384, 647	Genua, Kullosning i	763
Frederikshavn Skibsværft	711	Genuas Havn, Forbedring ved	384
Fribordsregler	51	Genua, Signaler for Skibe bestemt til	498
		»Genius«, Brand i Sk.	685

»Georg Stage«, Skoleskibet	313
Ghent, Klareringsudgifter i	143, 191
Gjedsler, Særligt Karantænetilsyn i	591
Graadyb, Belysningsforholdene i	771
»Grethe«s Forlis, Sk.	695
Grimsby, »Drop Dues« i	370
Grimsby, »Trimming Charges« i	448
Grundstødninger i Hemmelighed	17
»Gudrun«s Grundstødning, Dpsk.	253, 255, 261
Guldberg, V. P. K.	207
Guldproduktion, Verdens	313
Göta-Elven, Besøjlingen af	607

H.

Hals Toldstation, Nedlæggelse af	240
Hamburg, Paatænkt Forhøjelse af Havneafgifterne i ..	240, 329, 680
Handelsflaaden, De sidste Aars Lovgivning for	696
Handelstraktater, Danmarks	356
Hansa, Dampskibsselskabet	362
Hansen, P. L., Skibsfører	35
Hansen, Adam Koføed	400
Harter Act, Den amerikanske	494
Havarier og Forlis	I omtrent hvert Nr.
Havariopgørelse, En ejendommelig	681
Havnestrejker, Udenlandske	483, 493, 507, 575
Havne, Danske	Sidste eller næstsidste Nr. i hver Maaned
Havre, Losning af Jordnødder i	391, 681
Heise, A. V.	144, 215
»Helene« og »Saxo«, Vragene af Dpsk.	205, 217, 401
»Helfrid Bismarek« og »Saxo«	199, 205, 216, 271, 285, 302
Heustilling, En	687, 702
»Hermann Lerche«s Forlis, Dpsk	695
»Hilda«s Strauding, Sk.	545
Hjem for Sømandsenker	49, 523
Holland, Sømandstrejke i	421
Holtenua og Kiel, Gebyr for Stillads ved Kullosning i ..	619
Houffleur, Havneforholdene i	339
Horsens Havn, Uddybning af	8
Hull, Strejke af Oljemøllrarbejderne i	664
Hull, Trimming i	390
Højskole for Skibsførere, En norsk	287

J.

Immingham, Advarsel mod	539
Indskrænkede Fart, Grænserne for den	39
Internationale Søvejsreglers Anvendelse paa tyske Krigsskibe, der sejler i Eskadre, De	69
International Søret, Dansk Forening for	539
Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co.	240
Isbjerg, En Dampers Sammenstød med et	467
Islandsfart, Det forenede Dampskibsselskabs	654
Islandsk Lov om Sundhedspas for Skibe	586
Island, Tilflugtssted for Skibbrudne paa	384, 561
Issefjord, Anordning om Erhvervelse af Samkvemspas for Skibe bestemt til	702
Italien, Krigsforanstaltninger i	617, 624, 634, 637
Italienske Havne, Forbud mod at bære Knive i	275
Italienske Konsulater i Danmark, Ny	586
»Janet«, Bjergning af Vraget af Sk.	445
Japans Handelsflaade	571
Japans Skibsindustri	291, 617
Jernerts Ladninger	329
Jern, Verdensforraadet af	17
»Jutlandia«, Dieselmotorskibet	698
»Jylland«, Fregatteu	275, 679

K.

Kallehave, Nødhavn ved	240
Kanadas Skibsfart	774
Karantæneforanstaltninger	663
Karantæneforanstaltninger, Lempelser i	399, 731
Karantæneloven	159, 169, 175, 215
»Karnio« og Dpsk.» Ringhorn«, Sammenstød mellem Fulds-kib ..	572, 665
Kejser Wilhelm Kanalen	461
Kejser Wilhelm Kanalen, Trafikforstyrrelser i	741, 747
Kielerfjord, Sundhedsforanstaltninger overfor Havne i ..	422
Kiel og Holtenua, Gebyr for Stillads ved Kullosning i ..	619

Kieseljern, Om Transport af	42
Kinesisk Dampskibsselskab, Et stort, nyt	291
Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft	716
Kjøbenhavns Havn, Trafiken paa	539
Kjøbenhavns Maskinistkskole	287
»Knuthenborg«, Eksplosion om Bord i Dpsk.	169, 185, 624
Koch, J. H., Retsformand	101
Kongo Flotillen	432
Konsulatvæsnet	701
Kontrakt om Afledning, Misligholdelse af	547
Korsør Havn, Udvidelse af	87
Korsør, Lodstvangen ved	229
Korsør, Nedsættelse af Lodstakterne ved	239, 243
Kristiania, Forhryringskontor i	260
Kronborg, En paatænkt Havn Nord for	216
»Kronprins Frederik«s Bro, En Paasejling af	654
Kronstadt, Beregning af Havnegebyrer i	749
Kronstadt, Havneforholdene i	50, 116
Königsberg, Skibsfarten paa	585

L.

La Falaise, Den farlige Malnplads	399
Lasteliuien	261, 369, 386
Legat, Carl og Therese Wills	25, 49, 55
Lemvig, Lodsningen til	772
Levant-Linie, En dansk-svensk	467
Limfjorden, Bekendtgørelse om, hvor Skibe skal erhverve Prak- tika, naar de løber ind i	253
Limfjorden, Skibsfarten paa	244

Literatur:

Det kgl. Søkartarkiv: Fortegnelse over Fyr- og Taagesig- nalstationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1911 ..	55
Carl E. Engelhardt: Nordisk Skibsreder-Kalender	115
J. Jantzen: Nordiske Domme i Søfartsanliggender	178
Meteorologisk Institut: Nautisk Meteorologisk Aarbog 1910 ..	319
Det kgl. Søkartarkiv: Den islandske Lods	362
H. C. Lagesen & John Kruse: Kend Dit Skib (Oversættelse af Thomas Waltons: Know your own ship)	469
I. A. D. Jensen: Nautisk Almanak	637
Sjøfartskontoret i Kristiania: Aarboek for Norges Handels- marine	663
Pastor N. Dalhof og lic. theol. A. Th. Jørgensen: Hvor fin- des Hjælpen	732
Livorno, Losseforhold i	205
Lloyds Register of British and Foreign Shipping .. 7, 69, 123, 275, 431, 648, 671	
Lloyds Underwriters	587
Lodslovgivningen, Ændringer i	701, 715
Lodsning i Øresund	618, 697
Lodsvæsnet af 13. Juni 1879 m. v., Forslag til Ændring i Lov om	717, 725, 759, 774
London, Bygning af en ny Dok i	462
London, Sukkerladninger fra tyske Havne til	454
Lovgivning for Handelsflaaden, De sidste Aars	696
Luftrør, Farlige	97
Lumbercertepartier fra Vestkysten	609
Lydsignaler i Taage, Fare ved	445
Lysfænomener i Havet i de indiske Farvande	98
Lægemidler, Ny Regler for Skibes Forsyning med	601
Lækkbolte til Jernskibe	509

M.

Maanedshefragtning, Betydning af Udtrykket »safe ports« under — De permanente Voldgifts-komitéer til Afgørelse af Stridigheder under	447
— Hvem skal betale Kabyskul under	220
— Redernes Ansvar for Skade paa Ladning, foraarsaget ved uforsvarlig Stuvning under	332
— Veksler og Forskrivninger under	316
Maanedscertepartier, Uheldige Klausuler i	332
Madrid, Sundhedsforanstaltninger overfor	153
Malmø, Havneudvidelser ved	64
Mandskab, Danske Skibes	341
Manø, Redningsstation paa	85, 144, 177, 229, 230
»Margrethe«s Mandskab, Belønning til Dpsk.	422
Mariager Fjord, Bugseringsforholdene ved	191

	Side		Side
»Mascot«, Brand i norsk Dpsk.	138	Rotationskompasset, Et Foredrag om	191
Maskinmesterforeningen og Dansk Dampskibsrederi-Forening, Konflikt mellem	497, 507, 513	Rotterdam, Anvendelse af Winchmen i	635
Mellemdækket under Dækket, Er	316	Rotterdam, Skibsfarten paa	623
Merchant Shipping Act, Kornløst og	507	Rouen, Fortøjning i Bøjerne ved	531
Mersey Dok, Forhøjede Havneafgifter i	695	Rusland, Bevilling til Havneanlæg i	301
Mersey og Preston, Tælling af Trælaster, Træmasse etc. i	332	Rusland, Tilbagebetaling af Toldafgifter i	7
Messerschmidt, Lødsinspektør	254	»Russia«, Reparation af Dpsk.	685, 733
Minelampe, Engelsk Konkurrenceindbydelse til Fremstilling af	478	Russiske Skibsafgifter, De	548
Motor-Dampskibe til Fragtfart	275	Russiske Sundhedspas	362
Motor eller Dampmaskiner	291	Russisk Lastelinie, En ny	772
Motorer i Sejlskibe, Kontrahering om Indsættelse af	345	S.	
Motor-Sejlskibe til Fragtfart	85, 679	Sakhalins Mineralrigdom, Øen	624
Mægler, Befragternes	301	Sakskjøbing, Selvstændig Toldsted i	216
Mæglere, Spekulerende	555, 715	San Nicolas, Ophold i	515
Møen, Vraget ved	339, 346, 390	Santa Fe Havn, Aabning af	216
Mønstringskontoret, Aarsberetning fra	115	Santos, Dokafgifter i	591
N.		»Saxo« og »Helfrid Bismarck«, Kollision mellem 199, 205, 216, 271, 285, 302	
Nantes, Hurtig Ekspedition i	773	Sejlskibe, Forudbefragtninger af	653
Navigations- og Søneringsvæsnet, En Ordning af 228, 329, 346, 618	618	Sejlskibenes Forsvinden	515
Navigering, Uforsvarlig	229	Sejlskibsrejser, Hurtige	41
»Negligence« Klausuler, Et Forslag til Reform af	513	Senegal, Lodsafgifter: i	332
Neutrale Flag i den italiensk-tyrkiske Krig, De	625	Sevilla, Havnen i	732, 775
New York, Forbud mod at bære Vaaben i Staten	618	Sicilien, Svovlfragter fra	329
— Indsmugling af Udlændinge i	319	Signaler for medgaaende Dampskibe	715
New Yorks Havn, En Udvidelse af	144	Sikringsforanstaltninger, Præmiekonkurrence om	313
Nicolajeff, Adgangene til	561	Sjællands Odde, Stormskade paa Havnen ved	18
Nielsen, Chr. J., Kaptajn	617	Skadeserstatning i Tilfælde af Kollision, hvor begge Skibe har Skyld, Ladningsejernes Krav paa	499
Norden, Dampskibsselskabet	96	Skagens Signalstation	685
Nordisk Skibsrederforening	240, 357, 367, 389	Skallingen, Fyrtaarnet paa	539
Nordsøhavne, Skibstrafiken paa de store	49	Skedeknive, Søfolks	275
Norske Bjergningsselskaber, Sammenslutning af de	763	Skibbygning i 1910, Engelsk	25
Norske Dampskibstonnages Vækst i 1910, Den	339	Skibes Forsyning med Lægemidler, Ny Regler for	601
Norsk Veritas, Ny Bygningsregler for Staalskibe til	145	Skibsefterretninger	I hvert Nr.
Nybygning, Advarsel mod	373	Skibsfartskongres, Den 10. internationale	618
Nybygninger, Køb og Salg	I omtrent hvert Nr.	Skibsfører Kongres, Den skandinaviske	109, 144, 154, 159
O.		Skibshypotekvæsen	287, 301
Odense, Anordning om Erhvervelse af Samkvemspas for Skibe bestemt til	757	Skibsmaskinister m. m., Lov om Eksaminer for 79, 86, 95, 123, 187, 192, 206, 702	
Odessa, En ny Kornhavn ved	575	Skibsredermøde, Et	389
Oldenburg, E., Næstformand i Sø- og Handelsretten	169	Skoleskib, Et nyt svensk	101, 169
Opium, Høj Bøde for Smugling af	17, 115	Skrams Plak, En Vager paa	362
Oporto, Havnen i	24	Slingretanke	591, 648
Ordreplads, Ophold paa	555	»Snipan« Fyr, Ændring af	571, 575
Overliggedagspenge	219	»Sophies« Stranding, Dpsk.	319
P.		Sortebavet, Sundhedspas til	451
Pacific Coast Lumber Association Form	609	Sortehavs Havne, Behandlingen af Kornladninger fra	634, 654
Panama-Kanalen	110, 608, 679, 773	Spansk Skibsafgift, En ny	332
— Skibsfarten og	529	Sparekommissionen	633
Paris, Kullaster til	384	Spørgsmaal og Svar:	
»Patagonia«, Dpsk.	50	Er en mellem Skipper og Mandskab truffen Aftale — der er tilført Folkelisten — om nærmere Forholdsregler i Tilfælde af Ishindring, lovgyldig, naar den er tilført efter Mønstringsdatoen?	20
Pendulpropeller, Vogts	50, 679, 688	Er en Skibsfører, som en Del Aar har ført et Skib, men forlader det i Udlandet for at tiltræde en anden Plads, forpligtet til at betale den ny Førers Rejse dertil, hvor han fratræder?	43
Petersen, Balthazar	539	Statsbanernes Takster, Forslag til Lov om Ændringer i 96, 123, 275, 285, 291, 507	
Phoenix, Dpskss.	230	Store Nordiske Telegrafelskab	230, 279
Porhydrometret, Forsøg med	17	Stowaways, Pas paa	619, 727
Porto Vecchio di Piombino, Havneforholdene i	316, 507	St. Petersborg, Sejlsadsen paa	192, 653
»Preussen«, Tysk femmastet Skib	239	Stranding paa Jyllands Vestkyst for 100 Aar siden	774
Procesfond, Et	115	Styrmandsforeningen og Dansk Dampskibsrederi-Forening, Overenskomst om Lønninger mellem	654
Q.		Subventioner, Om Skibsfarts	25
»Quevilly«, Sejlskibet	624	Svenson, M., Kaptajn	732
R.		Suez Kanalen	115, 346, 498, 585
Rangoon, Udgifter i	370	Sundorph, C. C.	125
Rasmussen, A. H. M., Maskindirektør	679	Sunkne Skibe, Løftning af	421
Redning, En mirakuløs	607	Svaneke, Havnen ved	159
Redningsdaad, En	64	»Swarland«s Forlis, Dpsk.	601, 607, 618, 637, 711
Redningsvæsnet	321, 451	Svensk Skeppsrederiforening för Segelfartyg	139
Redningsvæsnet, En Anerkendelse af det danske	17	Svensk Sydamerikansk Dampskibslinie	664
Redningsvæsnet, Signaler for	725		
Responsa, Grosserer Societetets	733		
Reykjaviks Havn, Forbedring af	216		
»Ringhorn« og Fuldskib »Karmö«, Sammenstød mellem Dpsk. 572, 665	572, 665		
Rochefort, Langsom Ekspedition i	49		
Rørkommandoen, De forskellige Landes	425		

	Side		Side
»Sverige«s Kollision i Sundet, Dpsk.	191, 207	Timecharter paa Amerika	206
Sverig og de oversøiske Linier	664	Toldafgifter i Rusland, Tilbagebetaling af	7
Sverig, Regler om Lodsøsven i	270, 285, 286	Tonnage, Afgiftspligtig	515
Sverigs Grubeindustri	555	Torre Annunziata og Civita Vecchia, Lang Tørn i	7
Sverig, Skibbyggeriet i	575	Traadløs Telegraf 95, 216, 329, 346, 555, 575, 607, 648, 695, 725, 726	
Sverig, Skibbygningspræmier i	757	Traadløs Telegraf, Meddelelser om Vrag pr.	495
Sydamerika, Det østasiatiske Kompagnis Fart paa	637	Trausatlautiske Dampskibsselskaber, Fornyet Overenskomst mellem de	191, 624
Sydamerika, Skibsfarten paa	575	Trollhätte Kaualen, Spærring af	716
Sydfynsk Dampskibsselskab	291	Trælastelinie, En ensartet skandinavisk	65, 513
Synsmænd, Cirkulærer til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede	524, 697	Turbine Dampere	314
Synsmænd, Cirkulære til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe beskikkede	330, 697	Tyrkiet, Krigsforanstaltninger i 591, 607, 617, 633, 637, 654, 665, 773	
Søby, Redningsstation i	601	Tyrkiet, Oprettelse af Priseretter i	637
Søarbejderne og Dampskibsrederne, Overenskomst mellem 275, 301, 561		Tyrkiske Farvande, Advarsel ved Anduvning af eller Bortsejling fra	421
Søassuranceselskaberne, Store Tab for	49	Tyrkiske Fyr, Slnkning af	586, 591
Søfartsmuseum, Et	207, 217, 218, 250, 275, 278	Tyrkiske Havne, Forbud mod at landsætte Zigeunere i	254
Søforhør og Søforklaring:			
Grundstødning (Dpsk. »Gudrun«)	85, 95	U.	
Paasejling (Dpsk. »Helene«)	217	Uleåborg, Stuveriudgifterne i	513
Sammenstød (Dpsk. »Cyrus« og Dpsk. »Henriette«)	7	Ulykkesforsikring, Søfolks	117, 129, 230, 271, 303, 653
— (Dpsk. »Ask« og eng. Dpsk. »Readriwer«)	95, 110	Undervandsbaade, Faresignaler for	572
— (Dpsk. »Sverige« og svensk Dpsk. »Ellen«)	207	Undervandsbaad, Signaler for ledsagende Damper	524
— (Norsk Fuldskeb »Karmö« ktr. Dpsk. »Ringhorn« af Skudenes)	665	V.	
Søforsikrings Konference, International	726	»Valborg« og eng. Dpsk. »Tpton«, Kollision mellem Sk.	617
Søforsikringsselskabers Præmie, De danske	732	Valgret, Søfolks 79, 102, 187, 216, 253, 275, 285, 467, 483, 493, 498, 557, 609	
Søkort, Tilsyn med	478, 702, 743, 774	Valparaiso, Havnen i	637
Søkrigsret og Søforsikring	625	Wiborg Distrikt, Stuvning i	695
Sølling, J. N., Kommandør	400, 607	Weimann, Fhv. Handelsminister	592
Sølovens § 19	39	Vejroversigt over N. Atlanterhavet 57, 131, 192, 263, 315, 376, 437, 510, 577, 639, 713	
Sølovskonference, Skandinavisk	571, 591	Whitehaven, Dyr Losning i	513
Sømandsbibliotek for Danmark	422	»Victoria«s Stranding, Barkskibet	231
Sømandshjem, Foreningen for skandinaviske	260	Vigepligt, Har en Damptrawler, der har Trawlende ..	562, 572
Sømandshøjskolen i Svendborg, Aarsberetning fra	49	Will, Carl	2
Sømandsmissioner, De skandinaviske	41, 85	»Vikinger«	87, 111, 146
Sømandsstrejke, Engelsk	35	»Viking«, Skoleskibet	10, 50, 159
Sømandsstrejke, En international 71, 159, 169, 301, 305, 329, 340, 345, 355, 361, 367, 369, 373, 383, 389, 399, 405, 421, 431, 445, 451, 461, 467, 477		Wolfhagen, H.	64
Sømandsstrejker, Franske	211	Workmens Compensation Act.	347
Sømandsstrejke, Østrigsk	178	Vulkansk Ø, En ny	685
Sømandenes Forbund og De samvirkende Forbund	726	»Vyl«, Fyrskibet	731
Sønerings- og Navigationsvæsenet, Eu Ordning af 228, 329, 346, 618		Ø.	
Sø- og Handelsretten	101	Øresund, Bekendtgørelse om et mellem Danmark og Sverig vedtaget Tillæg til Deklaration af 14. Aug. 1873 om Lodsning i ..	697
Sø- og Handelsretten, Valg til 243, 246, 259, 271, 291, 773		Øresund, Lodsning i	618
Sø og Land, Fra	I omtrent hvert Nr.	Østasiatisk Kompagni	145, 161, 221, 664
Sørets konference, En international	607	Østasiatisk Kompagnis Stillehavsrute	669
Søvejsreglernes Artikel 28	285, 303, 346, 375	Østasiatisk Kompagnis Sydamerikarute	637
Søvejsreglers Anvendelse paa tyske Krigsskibe i Eskadre, De internationale	69	Østrigske Havne, Last til	286
T.			
Taagesignaler for Dampskibe, Automatisk Frembringelse af ..	624	Illustrationer.	
Taganrogs Red, Liggedage ved	405	Havnefoged O. C. Geisnæs	36
Taganrogs Red, Losning paa	185	Kaptajn A. C. Dam	43
Talkahuauc, »Inhabil day«s i	86	Kontreadmiral C. A. Bruun	63
Teaklaster	454	Kaptajn M. F. Bartram	79
»Tessin«s Grundstøding, Svensk Dpsk.	586	Retsformand J. H. Koch	101
Thyborøn Kanal, Forholdene ved	315	Kort over Afmærkningen i Randers Fjord	410
Tidscertepartier, Indførelse af en Strejkklause i	529	Mægler H. C. Grube	540
Tilsynet med Sejlskibe	86		

Special-Register

til

Efterretninger for Søfarende

1911.

(Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.)

A.

De danske Farvande.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Danmark.		Sælhundeholm Fyr ødl.; midl. Fyr t.; perm. nedl. 380. 480. 1220	
Is ved <i>Island</i> . 135. 429. 486. 580. 636. 804. 865	1462	<i>Thyborøn-Tange</i> . Fyr for. Navn., nyt Fyr t. 1220. 2377	684
903. 950. 993. 1035. 1094. 1132. 1181.	1529	<i>Langholm-Løb</i> midl. lukket.	2806
Meddelelser om Is ved <i>Island</i>	290	<i>Gaasholm-Løb</i> Bagfyr bortskyl.; midl. Fyr t.	23. 481
Midl. Bestem. for Farvandslods. for... 187.	2742	<i>Vorupør</i> Fyr ødl.; i Orden.	2322
Kltd. udl., Vintersøm. ind.	478	<i>Vorupør</i> Læmole. Fyr t.	2503
Betegnelse af Taagesign. i Søkort.	575	<i>Lønstrup V.</i> Vrag.	
Tænd., For. af Fyr, Lystd. m. m.	1220		
Kltd. ind., Vintersøm. udl.	2807		
Nordssøen.		Skagerrak.	
Vagere til Opmaal. udl.; ind.	576. 1087	<i>Skagen</i> . Lodsdamper midl. omb.; paa Stat.	1089 1597
<i>Knude-Dyb</i> SV. Vrag.	2442	Kattegat.	
» <i>Graadyb</i> « Fyrsk. S. Vrag uskl.	1033	<i>Karred</i> . Rednings-Stat. nedl.	2125
» <i>Graadyb</i> « Fyrsk. bortdr.; paa Stat. . .	2443. 2559	<i>Strandby</i> Havn. Fyr fl.	482
» <i>Vylø</i> « Fyrsk. bortdr.; midl. omb. m. Lys- og Fløjtetd.; Oplysn. om Udl. af Fyrsk.; Lys- og Fløjtetd. udl.	2443. 2635. 2743. 2805	<i>Frederikshavn S., Bangsbo-Strand</i> . Lods-Stat. nedl.	319
<i>Graadyb</i> VSV. Vrag.	2500	<i>Sæby</i> Fyr sl., midl. Fyr t.; Belysn. for.; Rednings-Stat. opr.	189. 1402. 2125
» <i>Graadyb</i> « Lys-Fltd. Lysevne for.	1456	<i>Hals-Barre</i> Fyr t.; midl. Fyr fl.; Dybde; Rett.	1220. 1871. 2071. 2378. 2504. 2561
<i>Jylland-Fano</i> . Tel.-Kab. Belig.	1869	» <i>Hals</i> « Fyrsk. ind.	1220
» <i>Sandoddens</i> « Lystd. fl. midl.; atter paa Stat.	989. 1401. 1868	<i>Egense</i> Ledefyr for.	1220. 2690
<i>Esbjerg</i> . Uddybning.	90	<i>Mariager-Fjord. Hadsund</i> Jernbanebro. Bestem. for Gennemsejling.	129
<i>Nyminddegab</i> . Løb tilsandet, Forfyr midl. sl.; Løb aabent; Fyr t.; Løb lukket, Fyr sl.; t.	1034 2321. 2501. 2689	<i>Boels-Rev</i> . Vager fl.	1090. 1729
» <i>Thyborøn</i> « Lys-Fløjtetd. midl. sl.; t.; sl.; t.; sl.; t.; omb. m. Fltd.; for.; sl.; t.; sl.; t. l. 22.	188. 318. 424. 990. 1220. 1800. 2444. 2502. 2560 2636	<i>Randers-Fjord</i> . Søm. midl. omb.; atter udl.; Afm. for.	629. 797. 1324
<i>Thyborøn-Kanal</i> . Vandstand. 91. 241. 479. 685	898. 1088. 1596. 1870	<i>Tangen</i> . Gr. dannet.	190
Flytning af Vandstand-Sign., Bk. bortt.; Belysn. upl.; Bk. bortskyllet.	1263. 1943 2444. 2502	<i>Gjerrild</i> Fyr N. Vrag uskl.	1091
Lystd. fl., udl., for.	1220. 2377	<i>Læsø-Trindel</i> . Oplysn. om Vrag.	320
<i>Thyborøn</i> . Toldkontr.-Stat. nedl.	864	» <i>Silde-Røn</i> «. Lyst. udl.	1457
		<i>Silde-Røn</i> NV. Midl. Afm. ind.; mindre Dybde	1403 1872. 2072
		<i>Læsø SØ. Kobbergrund</i> . Fyr midl. sl.; t.	2691. 2744
		» <i>Fladen</i> « Fyrsk. SV. Vrag; forgæv. eftersøgt.	1730 1801

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Grenaa S. Naveren.</i> Vrag afm.....	2185.	2259
<i>Tunø-Knob.</i> Skydetd. udl.; ind.....	425.	2186
<i>Lille-Grund (Aarhus-Bugt).</i> Vager fl.; Rett.	1404	1459
<i>Tunø-Knob S.</i> Udlægn. af Bøjer; ind..	1178.	1458
<i>Svane-Grund.</i> Nat-Skyde-Øv., Farvand midl.		
sp.....	483.	686
<i>Sølvig—Hov.</i> Tel.-Kab. udl., Advarsel.....	131	630
<i>Hov Havn.</i> Fyr t.....	630	2260
<i>Gylling-Næs Ø.</i> Søgrund. Td. Belig.....	2260	
<i>Horsens-Fjord.</i> Sejl Mark. Forfyr br., midl.		
Fyr t.....	287	
<i>Juelsminde Havn.</i> Dybde aft.....	484	
<i>Odense-Fjord.</i> Toldfartøj perm. ind.; Kltid.		
bortdr.; Kltid. udl.....	24. 2562.	2637
» <i>Lille-Grund N.</i> » Lys- og Kltid. for.; sl..	92.	2446
<i>Lille-Grund.</i> Vrag.....	93	
<i>Revsnæs—Ballen.</i> Tel.-Kab. udl., Advarsel..	131	
<i>Samsø Ø.</i> Skyde-Øv.....	1092	
<i>Samsø.</i> Besser Rev Ø. Gr. fn.....	1221	
<i>Hatter-Barn S.</i> Vrag uskl.....	130	
<i>Sejro V.</i> Vagere til Opmaal.....	861	
<i>Yderflak SØ.</i> Vrag; afm.; uskl.,... 798. 949.	1130	
<i>Isefjord</i> Indløb. <i>Grønne-Revle.</i> St. fn.....	1093	
<i>Tisvilde.</i> Skyde-Øv.....	1264	
<i>Store-Middelgrund.</i> Vrag.....	2187	
Sundet.		
Øvelser med Undervandsbaade.....	1731	
<i>Hornbæk Havn.</i> Oplysn. om Fyr.....	1802	
<i>Helsingør.</i> Tid- og Vindsign. midl. oph.;		
Vindsign. for.....	1179.	1993
Lodsbestemmelser.....	1526	
» <i>Taarbæk-Rev</i> » Lys- og Kltid. midl. sl.; t. 631.	687	
» <i>Middelgrund S.</i> » Lystd. udl.... 1220. 1944.	2127	
<i>Saltholm-Flak N.</i> Vager udl.; perm. ind. 799.	2323	
» <i>Saltholm-Flak N.</i> » Lystd. ind.....	899	
<i>Saltholm-Flak</i> Fort. Midl. Fyr t.; Oplysn.	288	
1945. 1995		
» <i>Saltholm-Flak NØ.</i> » Lystd. udl.... 1220. 1944.	2127	
<i>Saltholm Ø.</i> Gr. fn.; afm.....	1732.	1947
<i>Bjørnen.</i> Afm. for.....	1732.	1946.
<i>Hollænderdyb.</i> Vrag afm.; bortt.....	632.	688
<i>København.</i> Sømine-Øvpl. afm.; Afm. ind. 689.	2869	
Bestem. for Lodsning.....	1265	
Rad. Tel. Ismeld.....	2868	
» <i>Nordre-Rose</i> » Lystd. udl..... 1220. 1944.	2127	
<i>Dragør.</i> Sten fn.....	900	
Lodsbestemmelser.....	1526	
<i>Dragør</i> Fort. Fyr t.; fl..... 25. 801.	991	
<i>Kalleboer.</i> St. fn.....	1598	
Sorte-Rende. <i>Mursandskosten.</i> Gr. tilt.;		
Vager fl.....	1803.	1994
Sorte-Rende. » <i>Kalleboer</i> » Fyrsk. udl., ind.	1325	
» <i>Drogden</i> » Fyrsk. S. Vrag afm.; do., Advarsel;		
afm.; Oplysn.; uskl.... 633. 690. 863. 901.	1326	
» <i>Nordre-Flint</i> » Lystd. for.; Brtd. for.; udl.	800	
1220. 1527		
<i>Søndre-Flint.</i> Kltid. udl.; ind.....	1528.	2445
<i>Søndre-Flint</i> og N.-ligste <i>Svaneklap.</i> Opmaa-		
lingsbaaker opf.....	1460	
» <i>Lille-Grund NV.</i> » Lystd. udl., Vager fl. 1220.	1944	
2127		
Store-Bælt.		
<i>Kallundborg.</i> Fyr for., Taagesign. og Brtd..	536	
Fiskerfyr t.; Dybde.....	577.	1873
<i>Romsø Fyr.</i> Taagesign. opr.....	1220.	1948
<i>Romsø S.</i> Lægter sunket.....	537	
<i>Sprogø V.</i> Midl. Vagere udl.....	132	
<i>Korsør Red.</i> Vrag uskl.....	242	
<i>Langeland.</i> Hov. Fyrt. for. Farve.....	1405	
<i>Langelands-Bælt.</i> <i>Tranekjær Fyr</i> ØSØ. Vrag		
afm.; bortt.....	1733.	1804
Lille-Bælt.		
<i>Bogense Havn</i> udvides og uddybes.....	802	
<i>Fredericia.</i> Skyde-Øv.....	2	
<i>Middeløst.</i> Fyrs Brtd. for.; Varpetd. fl. 1406.	2074	
<i>Assens Mølle</i> brændt.....	1180	
<i>Aakrog-Bugt.</i> Vrag midl. afm.; Afm. ind. 133.	289	
Østersøen.		
<i>Langeland S.-Spids V.</i> Vrag.....	2505	
<i>Bagenkop.</i> Fyr for.; Lods.....	1461.	2188
<i>Lolland S. Nysted.</i> Dybde.....	134	
<i>Gjedser</i> Dagmærke. Ballon nedblæst.....	321	
<i>Grønsund.</i> <i>Nyt-Løb.</i> Dybde aft.; uddybet..	1734	
2324		
<i>Møen S. Bjelkes-Flak.</i> Vrag afm.; uskl. 992.	1327	
<i>Bogestrøm.</i> Kltid. udl.; Vrag; Vrag sprængt,		
Pulle.....	579.	2506.
2745		
<i>Rødvig.</i> Varpetd. snk.....	1407	
<i>Bornholm.</i> <i>Arnager.</i> Søm. og Fortøjt. udl.;		
Fiskerfyr t.....	1328.	1807
Limfjorden.		
» <i>Thyborøn</i> » Lys- og Fltd. for.....	1220	
<i>Thyborøn-Kanal.</i> Lystd. fl., for, udl.... 1220.	2377	
Vandst.-Sign. fl., Bk. bortt.; Belysn. upl.,		
Bk. borts skyl.....	1263.	2444.
2502		
<i>Gaasholm-Løb.</i> Bagfyr borts skyl.; midl.		
Fyr t.....	2444.	2806
<i>Thyborøn.</i> Toldkontr.-Stat. nedl.....	864	
<i>Thyborøn-Tange.</i> Fyr for. Navn., nyt Fyr		
t.....	1220.	2377
<i>Sølhundeholm</i> Fyr ødl.; midl. Fyr t.;		
perm. nedl.....	380.	480.
1220		
<i>Langholm-Løb</i> midl. lukket.....	684	
<i>Lemvig.</i> Fyrs Brtd.....	243	
<i>Sillerslev.</i> Fyr t.....	1220.	2808
<i>Langer-Odde.</i> Fyr t.....	1220.	2808
<i>Thisted.</i> Bøje udl.....	634	
<i>Rotholm-Rev.</i> St. fn., Vager fl.....	1996	
<i>Livø-Bredning.</i> <i>Blinde-Røn.</i> Vrag afm.....	2692	
<i>Egense.</i> Ledefyr for.....	1220.	2690
<i>Hals.</i> Toldkontr.-Stat. nedl.....	864	
<i>Hals-Barre.</i> Fyr t.; midl. Fyr fl.; Dybde; Rett.	1220	
1871. 2071. 2378. 2504.	2561	
» <i>Hals</i> » Fyrsk. ind.....	1220	
Isefjorden.		
<i>Grønne-Revle.</i> St. fn.....	1093	
<i>Rørvig.</i> Kendeligt Træ blæst om; Lodsmærke		
opf.....	2447.	2809

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Lynæs.</i> Havnefyr br.....	2448		
<i>Lynæs-Sand.</i> Vrag; uskl.....	1222. 1599	Færøerne.	
<i>Jægerspris.</i> Skydeøvelser.....	1735	Havnes Grænser. Fyr t.....	428
<i>Holbæk.</i> Oplysn. om Lods.....	1874	<i>Sylerø. Kvalbo-Fjord. Flesen</i> NV. Søm. bortdr.....	2449
Smaalands-Farvandet.			
<i>Karreboeksminde-Bugt.</i> Nat-Skyde-Øv.....	1223		
<i>Kirkegrund.</i> Kltid. omb. med Vintersøm....	2746	Island.	
<i>Bandholm-Rende.</i> Pæle og Mærker.....	426	Rett. til »Islandske Lods« Distancetabel...	2508
<i>Bandholm. Lindholm.</i> Bk. ødl.....	2507	<i>Reykjavik. Akrey-Rev.</i> Kltid. udl.....	2075
<i>Ore Fyr V.</i> Gr. fn.....	1805	<i>Reykjavik og Engey</i> Fyr for.; Fyrs Synsv...	2128 2450
<i>Ore-Hoved</i> Fyr for.; For. udsat.....	1220. 2810	<i>Øndverdarnes</i> Fyr i Uorden, midl. Fyr t.; i Orden.....	635. 902
<i>Masnedsund</i> Jernbanebro. Løb midl. spær.	578 803	<i>Breidifjördr. Stykkishólmr.</i> Fyrs Brtd.....	581
<i>Koster-Rende</i> Ø. Søm. udl.....	427. 485	<i>Patreksfjördr. Vatneyri.</i> Fyr nedl.; Rett...	2076 2378
<i>Bøgestrøm.</i> Kltid. udl.; Vrag; Vrag sprængt, Pulle.....	579. 2506. 2745	<i>Síglufjördr. Síglufjördr-Havn.</i> Fyr t.; i Uorden Oplysn.; atter i Orden. 1131. 1329. 2325.	2380 2811
<i>Nyord</i> Lods fartøj midl. ind.; udl. ..191.	538	<i>Melrakka-Sljetta. Rifstangi.</i> Fyr t.....	1600
Farvandet Syd for Pyen.			
<i>Faaborg. Knastegrund og Højen.</i> Lanterne t.	2261	<i>Vestmannaeyjar. Heimaey.</i> Tel.-Kab. udl...	1601
<i>Taastrup. Vemmenæs</i> Bro. Dybde forøget..	2189		
<i>Rudkøbing-Løb</i> N.-lige Del. Mindre Dybde..	1806		

B.

I.

Østersøen.

Vrag. 430. 691. 756. 955. 1036. 1095. 1408. 1811 1997. 1998. 2190	<i>Karlskrona.</i> Mine-Øv.....	996
	<i>Aspö-Tjurkö.</i> Forbudt Ankerpl.....	2129
	<i>Laboratoriehølm.</i> Fyr for.....	192. 1602
	<i>Ullången.</i> Fyr. for.; Redn.-Stat. opr.; Fyr for. 2451. 2511.	1331 2638
Sverrig.	<i>Ullången</i> Fyr Ø. Vrag afm.; uskl.....	3. 27
Sømærker til Opmaal.....	<i>Klotet.</i> Kltid. bortdr.; paa Stat...	2510. 2565
	<i>Kalmarsund.</i> Vrag.....	692
Sundet.	Lystønder i Drift; paa Pl.; Lys- og Kltid. ind.....	693. 757. 2813
<i>Mölle.</i> Søm. udl.....	<i>Kristianopol.</i> Søm. ind.....	136. 904
»Svinbådan« Fyrsk. Taagesign. for.; do; midl. omb.....	<i>Trägårdsgrund.</i> Vager omb.....	137. 904
<i>Hveen. Hveen</i> Fyr. Taagesign.....	<i>Prästör.</i> Lystd. for.....	244. 540
<i>Hveen</i> Ø. Gr. fn.....	»Norra Myningens« og »Osvallens« Lystd. for.....	1183. 1464
<i>Lomma.</i> Havn spær., Fyr sl.; t.....	<i>Ispeudde.</i> Søm. udl.....	138. 904
»Malmöredda« Lods- og Fyrsk. midl. omb....	<i>Ispeudde</i> SV. Gr. fn.; Vager fl... 1530.	2327
<i>Malmö.</i> Lystd. omb. midl., Stormvarsel-Stat.	<i>Ispeudde</i> V. Gr. fn.....	2814
Dybde i Rende.....	<i>Östra Getryggen.</i> Søm. ind.....	139. 904
»Falsterborefa« Fyrsk. Taagesign. for.; omb.	<i>Borgholm.</i> Fyr for.....	193. 2512
	<i>Mönsteråsleden.</i> Fyrs Brtd. for.....	541
S.- og Ø.-Kyst.	<i>Vällö.</i> Søm. udl.....	140. 904
<i>Trelleborg.</i> Lystd. midl. omb.; Sign. og Fyr	<i>Påskallavik.</i> Gr.....	2639
	<i>Furö.</i> Fyr for.....	2566
<i>Smyge Huk</i> Ø. Vrag.....	<i>Öland. Degerhamn.</i> Fyr t.....	245. 1136
<i>Ahus.</i> Havnearb.....	<i>Kåreholm.</i> Lodsstat. nedl.....	2693
<i>Hanöbukten. Sölvesborg.</i> Fyr midl. sl.; t. 1182.	<i>Gotland. Hoborg.</i> Lys- og Fltd. udl. 1603. 1950.	2191
<i>Nogersund.</i> Stormvarsel-Stat. opr.....		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.		
<i>Hoborg. Flisviken.</i> Redn.-Stat. opr.	2513	»Sydosbrotten« Fyrsk. Stat.-Tid for.; Fyrsk.	
<i>Stora Karlsö.</i> Taagesign. for. 1266. 2130.	2382	udl.; ind.	761. 906. 2695
<i>Visby.</i> Søm. udl., Fyr t.; Søm. udl. 141.	952	<i>Krikeudde.</i> Fyr. Gr. fn.	29
	2131	<i>Tjärnskärssund.</i> Afm. for.	30. 1133
<i>Fårö. Tornbullshällan.</i> Søm. udl. 142.	951	<i>Holmögadd S.</i> Vrag afm.	762. 1133. 1469
<i>Fårösund.</i> Fyr for.	1267. 1332	<i>Holmögadd.</i> Søm. udl.	247. 1133
<i>Furillen.</i> Fyr t.	28	»Sörgadden« Lystd. fl.; udl.; rapp. mgl. . .	248
<i>Graulen.</i> Fyr t.	1268. 1531		1605. 1877
<i>Slite.</i> Søm. udl.; Dybde.	997. 1184	<i>Yttre Gaddsnytan.</i> Søm. udl.	31. 1468
<i>Oskarhamn. Storön.</i> Gr. fn.	1269	»Nordhvalen« Lystd. udl.; rapp. mgl. . .	1532. 1877
<i>Smålandskusten. Södra Östrabådsgrundet.</i> Søm.		<i>Hörnefors.</i> Afm. for.	32. 1133
omb.	143. 904	<i>Sikeåfjärden. Evagrund.</i> Afm. for.	33. 1133
<i>Stora Kråkgrund.</i> Søm. omb.	144. 904	<i>Trinkallen N.</i> Gr. fn.	1736
<i>Skaftet.</i> Søm. udl.	1270	<i>Blackhallen.</i> Fyr. sl.	2569
<i>Västervik. Långö.</i> Gr. fn.	1271	<i>Ursviken. Öregrundet.</i> Stage udl.	34. 1133
<i>Stedsholmen.</i> Afm. for.	145. 904	<i>Kågefjärden.</i> Afm. for.	35. 1133
<i>Norrköping Skærgaard. Arkö.</i> Afm. for. 1333.	1464	<i>Furuögrund.</i> Fyr for.	196. 2570
<i>Svanfjärden.</i> Afm. for.	146. 904	<i>Furuögrund.</i> Afm. for.	36. 1133
<i>Djurö.</i> Farv. afm.	1465	<i>Byskefjärden.</i> Afm. for.	37. 1133
»Kopparstenarne« Fyrsk. udl.; Fyr og Taage-		»Noraströmsgrund« Fyrsk. udl.; ind. . .	1138. 2514
sign. for.; Stat.-Tid for.	583. 639. 758	<i>Piteå.</i> Afm. for.	38. 1133
<i>Bråviken. Kungshamn.</i> Fyr for.	1334. 2694	<i>Tjufholmsundet. Tjufholmen.</i> Fyr nedl. . . .	1737
<i>Stockholm Skærgaard.</i> Afm. for.; Skyde-Øv. 148		<i>Lulnäset.</i> Belysn. for.	2262
	951. 1876	<i>Ränedå. Mjöfjärden.</i> Søm. ind.	39. 1133
<i>Dalarö SV.</i> Gr., Afm. for.	1037. 1133	<i>Kalix Skærgaard. Ångö.</i> Søm. udl.	1273
<i>Dalarö NØ.</i> Søm. udl.	147. 951	<i>Räväsari—Pirtiluoto.</i> Farv. afm.	1335
<i>Fjärdhällan.</i> Fyr t., Søm. udl.	2383. 2640		
<i>Landsort—Stockholm. Östra Fjärdhällan.</i>			
Fyr opr.	1410		
<i>Grönöudde.</i> Fyr for.	194. 1137		
<i>Sandhamn. Stålbådan.</i> Lytd. midl. omb.;			
atter udl.	542. 640		
<i>Sandhamn. Södergryndan.</i> Kltd. udl. . .	805		
<i>Norra Engulfjärden. Engögrund.</i> Søm. fl.	2815		
<i>Berghamn. Lods-Stat. nedl.</i>	2567		
<i>Sandö Sugga.</i> Fyr for.	246. 1137		
<i>Husarö. Lods-Stat. nedl.</i>	2567		
<i>Eknögrundet.</i> Vager udl.	866. 951		
<i>Fejan.</i> Fortøjt. udl.	2816		
<i>Sveludden.</i> Fyr for.	195. 2452		
»Svenska Björn« Fyrsk. Ind. for.; udl.; midl.			
omb.; udl.	94. 584. 759. 867		
»Svenska Björn« Fyrsk. NNV. Søm. udl. 149.	951		
»Svenska Björn« Fyrsk. N. Gr. fn.	998		
<i>Ålands Haf. Gamla Grisslehamn.</i> Ledebk. opf.	1604		
<i>Öregrundsgrepen. Engelska Grund.</i> Mindre			
Dybde	905		

Bottniske Bugt.

Lystd. ind.	2568
»Grep« Fyrsk. udl.	806
»Grundkallen« Fyrsk. Ind. for.; Fyr og Taage-	
sign. for.	95. 641
<i>Argos Grund</i> NNV. Gr. formodet; forgæves	
eftersøgt	582. 868
Lystd. udl.	1467
<i>Gäfle.</i> Afm. omb. midl.; Afm. normal; Belysn.	
for.	999. 1184. 2641
<i>Nydal.</i> Fyrs Synsvide	1951
<i>Herr Elofs Grund.</i> Lystd. omb.	1272
»Västra Banken« Fyrsk. Ind. for.; udl.	95. 694
»Finngrundet« Fyrsk. udl.; Stat.-Tid for. 694.	760
»Vänta litet« Lystd. udl.; ind.	1532. 2748

Finland.

Bestem. for Møde med kejsl. Yacht 807

Bottniske Bugt.

<i>Uleåborg</i> Distrikt. Ledemærker opf.; Afm. for.	5
	1186
<i>Ajos.</i> Fyr sl.	2696
<i>Nällimatata.</i> Gr. afm.	2571
<i>Santosenkari.</i> Fyr for.	2263
»Plevna« Fyrsk. ind.	2515
<i>Cilicia.</i> Gr. fn.	1952
<i>Koskela.</i> Fyr t.	2077
<i>Brahestad. Nahkiainen.</i> Gr. Belig. 1999.	2132
»Nahkiainen« Fyrsk. ind.	2515
<i>Rahja. Ella Sten.</i> Vager udl.	2572
<i>Himango. Ulkopauhakari.</i> Fiskerfyr t. . .	1274
<i>Ykspila (Ykspilö).</i> Gr. afm.; Afm. for. . .	1878
	2573
»Helsingkallan« Fyrsk. ind.	2642
»Snipan« Fyrsk. for.; ind.	1953. 2749
<i>Wasa</i> Distrikt. <i>Aspskärs Fjärd.</i> Farv. afm. 2078	
<i>Brändsö—Rönneskär. Jupiter.</i> Sten afm. 1411	
<i>Nikolaistad. Moikiivää.</i> Uddybn.	1139
»Storkallegrund« Fyrsk. ind.	2697
<i>Söndagsgrund.</i> Vager udl.	2750
<i>Kristinestad.</i> Farv. afm.	2000
<i>Boberget—Nyhamn.</i> Farv. afm.	2001
<i>Risby.</i> Afm. for.	2079
<i>Sastmol—Skarför. Rosa Grund N.</i> Gr.	
afm.	1954
<i>Björneborg. Kallo og Råfsö</i> Fyr for.	6. 1537
	1538
<i>Björneborg. Sandremmaren.</i> Vager ind. 2574	
Åbo Distrikt. Søm. perm. ind.	2643
<i>Raumo. Nurmis.</i> Fyr for.	2751
<i>Raumo. Järviluoto.</i> Fyr for.	2575

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Neufahrwasser</i> . Fyr for.....	1679. 2272	<i>Vierendehlgrund</i> . Fyr for.....	1043
<i>Danzig</i> . Rad.-Tel.-Stat. opr.....	1001	<i>Barhöft</i> . Opmaal. Bk. opf.....	1226
<i>Zoppot</i> . Stormvarselsmast rejst.....	1224	<i>Darsserort—Hiddensö</i> . Gr. fn., Vageres Belig.	2330
<i>Ozhöft</i> . Stormsign. fl.....	2194	<i>Darsser Ort</i> . Taagesign. for.....	153. 493
<i>Rixhöft SÖ</i> . <i>Chlapeau</i> . Stormsign.-Stat. opr.	2004	<i>Wustrow</i> . Taagesign.-Stat. opr.; Fyr t.	432. 1004
<i>Jershöft</i> Fyr. Taagesign. perm.....	2454	<i>Wustrow V</i> . Vrag uskl.....	326
<i>Dievenow</i> . Td. fl.; Td. midl. ind.....	766. 1611	<i>Wismar</i> . <i>Offentief</i> . Td. ind.....	1536
<i>Adlergrund</i> . Vraglystd. upl.; normal; midl. sl.	1194	<i>Femern Ø</i> . Vrag sunket; bortt.....	1949. 2196
	1472. 1533	<i>Femern</i> . <i>Burgstaaken</i> . Afm. for.....	1885
<i>Oder Bank</i> . Vagere til Opmaal.	767. 956. 1193	<i>Marienleuchte</i> Fyr. Sign.- og Tel.-Stat. nedl.	809
<i>Oder</i> . Ledefyr t.....	1415. 1680. 2873	<i>Hohwacht-Bucht</i> . <i>Haffkamp</i> . Forsøgsgenstande	
<i>Swanteabzweigung</i> . Vrag; uskl.	293. 2874	udl.....	1741
<i>Dammscher See</i> . <i>Mönnemündung</i> . Bk..	2139	<i>Kieler Bucht</i> . Hindring; bortt.....	383. 494
<i>Stettiner Haff</i> . Fyrsk. udl.....	431	<i>Kieler Fjord</i> . Skyde-Øv.; Flaade-Øv..	433. 434
<i>Kaiserfahrt</i> . Td. midl. fl.; paa Stat.	768. 2872		1005. 1814. 2331
<i>Swinemünde N</i> . Vrag afm.; uskl.	2702. 2871	Vrag afm.; Oplysn.; bortt.; Vrag; afm.	1813
<i>Swinemünde</i> . Fyr for.; Rad.-Tel.-Stat. opr.;		1886. 2273. 2456. 2583.	2647
Fyr for.; Bk. Betegn.; Lodsampers Taage-		Eftersøgning af Vrag.....	2085
sign.....	1812. 2084. 2520. 2701.	<i>Gabelsflach</i> . Td. bortdr.; paa Stat.	2583. 2647
<i>Wallbake</i> . Fyrbaakes Betegn.	2701	<i>Bülk</i> . Fyr t.; Oplysn.	41. 1140
<i>Alle Swine</i> . Afm. for.; Fyr t.	700. 2195	<i>Kieler Hafn</i> . Fyr upl.....	384
<i>Greifswalder Oie</i> . Taagesign. for.; Vrag rapp.;		Lystd. ind.; udl.	327. 870
Landmærke for.; Taagesign. for.; For. uds.;		Td. for. Nr.....	1141
for.....	545. 909. 910. 1002. 1280. 1681.	<i>Wik</i> . Fyr mild. sl.	2757
Td. udl.....	294	<i>Schlei</i> . Afm. for.	250
<i>Greifswalder Bodden</i> . Vrag afm.	2521. 2582	<i>Eckernförde</i> . Belysn. for.	2395
<i>Ruden</i> . Fiskerfyr t.	1740. 2005	<i>Fleensburg Fjord</i> . Afm. for.....	1044. 1228
»Palmer Ort« Fyrsk. ind.; udl.	295. 585	<i>Breitgrund S</i> . Fltd. perm.	2274
<i>Rügen</i> . <i>Sassnitz</i> . Afm. og Belysn. for.; Taage-		<i>Süderholz</i> . Td. udl.; fl.; for..	1960. 2394. 2704
sign. midl. oph.; gives atter..	1041. 1281. 1416	<i>Mittelgrund og Als Sund</i> . Oplysn. om	
	2703. 2817	Lystd. og Fyrbk.; Td. fl.; Td. fl. ej	328. 2394
<i>Rügen Ø</i> . <i>Göhren</i> . Td. omb.	1534		2704
<i>Jasmund-Aussentonne</i> . Lys-Kl.-Uvkltd.		»Kalkgrund« Fyrsk. omb. midl.; Gr. fn.;	
perm. ind.....	151	atter udl.; midl. omb.; udl. Uvkl.	957. 1100
»Jasmund« Fyrsk. ind. Taagesign.; udl.; Omb.	769	1227. 2142.	2457
	1042. 2140. 2455. 2818	<i>Mürwick</i> . Td. ind.....	1006
<i>Rügen</i> . <i>Arkona</i> . Rad.-Tel.-Stat. nedl.....	2141	<i>Als</i> . <i>Hørup Hav</i> . Bro	2522
<i>Hiddensö</i> . <i>Dornbusch</i> . Taagesign. for... 152.	491	<i>Als</i> . <i>Augustenborg</i> . Vrag bortt.....	1473. 2819
<i>Neuendorf—Plogshagen</i> . Fiskerfyr t. . . .	701	<i>Lille-Bælt</i> . <i>Gjenner-Fjord</i> . <i>Barsö</i> . Td. udl..	772
<i>Stralsund V</i> . Lossepl.	770	<i>Haderslev Fjord</i> . Svajep. afm.....	1612
<i>Stralsund</i> . <i>Bock</i> . Oplysn. om Fyr.; Bagfyr		<i>Aaro-Sund</i> . Fyr perm.	2006
for.	325. 492. 771. 1003		

II.

Kattegat og Skagerrak.

»Fladens« Fyrsk. SV. Vrag	1730	<i>Nidingen</i> . Fyr for.	251. 1961
Sverrig.		<i>Göteborg</i> Skærgaard. <i>Malö</i> . Fyr for. .	1338. 1962
<i>Kullen NNØ</i> . Vrag afm.; uskl. 810. 911. 1007.	1045	<i>Malö</i> . <i>Risholmsfju</i> . Bk. ødelagt.....	2705
<i>Skelder-Vik</i> . Gr. fn., Gr. Belig.	1887	<i>Varö</i> Fyr for.	1101. 1888
Vrag afm.; uskl.	1282. 1474	<i>Rättaren</i> . Fyr for.....	200. 2007
<i>Halmstad</i> Fyr for.; Havnearb., Advarsel	435. 1417	<i>Knarrholmen</i> . Fyr for.....	201. 811
	2332	<i>Vätten</i> . Fyr for.....	204. 1008
<i>Falkenberg</i> . Vager udl.	2275	<i>Buskär</i> Fyr for.; midl. sl.; for. 646.	812. 1418
<i>Falkenberg S</i> . <i>Knölagrund</i> . Søm. udl.; mindre		<i>Brännäsbräten</i> . Fyr for.....	203. 1008
Dybde.....	199. 645	<i>Rifö</i> Fyr for.	202. 912
<i>Varberg</i> . Gr. fn.	1337	<i>Göteborg</i> . Belysn. og Afm. for.....	1340
		<i>Elfsborg</i> . Skyde-Øv.....	1540
		<i>Ramholmen</i> Fyr for.	252. 1339. 1682

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Bohuskusten. Kråksundsgap. Fyr for.</i>	1341. 1683	<i>Svelvikstrømmen. Uddybningsarbejder</i>	2759
	1742	<i>Tjøme. Ormelet. Taarn. nedl.</i>	253
<i>Malösund. Vrag; uskl.</i>	1229. 1419	<i>Rauør. Sydstgrundten. Afm. for.</i>	1144
<i>Bläckhall Fyr Ø. Gr.</i>	2523	<i>Holmestrand. Fyr atter t.</i>	2760
<i>Soteifjord. Hälleådan. Søm. udl.</i>	205. 647	<i>Sandefjord. Kisteholmen Fyr nedl.</i>	1684
<i>Bohusbukten. Stångeskär. Fyr for.</i>	206. 1195	<i>Holteskjær Fyr t.</i>	1684. 2008
<i>Norra Gåsö. Søm. udl.</i>	207. 1009	<i>Larvikfjorden. Jordeholmen S. Mindre Dybde</i>	1963
<i>»Grisbådarna» Fyrsk. omb. midl.</i>	773	<i>Helgeraa. Koungbaae. Søm. udl.</i>	1343
<i>Kosteröarna. Søm. udl.</i>	208. 648	<i>Brevik. Langangsfjorden. Karisholmen. Baae fn.</i>	1344
		<i>Langangsfjorden. Egholmen. Baae fn.</i>	1476
		<i>Langesund. Langotangen. Oplysn. om Fyr.</i>	254
		<i>Fyr midl. sl., Fyr og Taagesign. for.</i>	702. 1475. 1541. 2397
		<i>Porsgrund. Torsbergrenden. Dybde</i>	2761
		<i>Sandøfjord. Lamholmen SSØ. Dybde paa Gr.</i>	1145
		<i>Arendal. Haaholmbaaen. Fyr t.</i>	2009
		<i>Songvaarfjord. Gr. fn.; Dybde</i>	436. 1964
		<i>Mandal. Hillesund. Ledefyr t.</i>	2762

Norge.

<i>Fyr for. og Fyr t.</i>	2396
<i>Kristianiafjord. Afm. for.</i>	1142. 1342
<i>Strømtangen (Torgauten) Fyr. Taagesign.</i>	2397
<i>Kallerød. Fyr fl., Fyr t.</i>	154
<i>Randvikholmen Ø. Løb opfyldt af Baaer</i>	1143
<i>Drebaksund. Elle. Taagesign.</i>	2758

III.

Nordsøen, Nordhavet m. m. 7

<i>Vrag.</i>	42. 255. 256. 257. 296. 329. 586. 1102	<i>Grøtsund. Fyr for.</i>	1744
	1230. 1345. 1346. 1420. 1421. 2197. 2276	<i>Andfjord. Moholmen. Fyr for.</i>	1745
	2333. 2524. 2648. 2820. 2822. 2875	<i>Senjen. Bjarkøy Ø. Gr. fn.</i>	1966
<i>Flaade udl.</i>	1046	<i>Sandsund. Fyr for.</i>	1685
		<i>Vesteraalen. Risøysund. Rev.</i>	2458
		<i>Steinlandsstrømmen. Leikvikholmbøen. Lystd. udl.</i>	1746
		<i>Vesteraalen. Grøtto. Strønstad. Fyr flytt.</i>	1747
		<i>Ofofjorden. Liland. Fyr midl. sluk.</i>	1967
		<i>Barøen. Fyr for.</i>	703
		<i>Kjøøen. Fyr for.</i>	1615
		<i>Risvær. Fyr Oplysn.</i>	258
		<i>Lofoten. Svolvær Havn. Uddybn.</i>	437
		<i>Ure. Fyr for.</i>	1748
		<i>Balstad. Fyr for.</i>	704
		<i>Helligvær. Vaagøen og Undersholmen. Fyr nedl. og Fyr t.</i>	1614
		<i>Nordland. Trønen. Baae fundet</i>	2763
		<i>Østre Brønnøysund. Løb midl. spær; aabnet</i>	871. 2459
		<i>Namdalen. Rørvik S. Marø. Gr. rapp.</i>	2460
		<i>Ramsøysund. Fyr for.</i>	1347
		<i>Stokksund. Skjærvikpynten. Fyr for.</i>	1348
		<i>Linesfjord. Beian N. Gr. fn.</i>	705
		<i>Trondhjemsfjord. Agdenesfuen. Afm. for.</i>	1146
		<i>Kristiansund. Kvitnes. Fyr omb.</i>	1349
		<i>Indlandet S. Gr. fn.</i>	1968
		<i>Hendvaagen. Hestskjøer Fyr S. Gr.</i>	1969
		<i>Molde N. Stolpeleden. Dubla. Varde ødl.</i>	706
		<i>Kvaløklubben. Fyr for.</i>	1350
		<i>Søndmøre. Uljstenvik. Baaer fn.</i>	2764
		<i>Herøfjorden. Herø SV. Gr. fn.</i>	1970
		<i>Gurskø. Dragsund. Løb spær.</i>	1147
		<i>Storfjord. Okseno. Fyr for.</i>	1351
		<i>Haugsholmen. Fyr for.</i>	707

Norge.

<i>Det ny Afmærkningssystem</i>	587
<i>Fyr for. og Fyr t.</i>	1542. 1613. 1817. 2010. 2143
	2200. 2278. 2398
<i>Kongsfjord. Baae fn.</i>	2525
<i>Hammerfest. Fuglenes. Fyr t.</i>	1743
<i>Stjernesund. Nusfjordbaaerne. Mindre Dybde</i>	1965

	Løbe-Nr.
<i>Stat—Kristiansund N. Fiskerfyr t.</i>	2765
<i>Gjervikkklubben. Hagelsund. Fyr t.</i>	1477
<i>Heggernes. Fyr for.</i>	1478
<i>Bergen. Byfjord. Askones. Fyr for.</i>	1479
<i>Korsfjorden. Ysteskjær. Fyr for.</i>	708. 1352
<i>Hardanger. Tynesøen. Øspevig. Gr.</i>	2201
<i>Søndhordland. Stordo. Fihjar. Træet V. Søm. udl.</i>	2766
<i>Fjeldbergsund. Fyr for.</i>	1353
<i>Bømmelfjord. Kjøholmen. Lyngholmen. Fyr t.</i>	2767
<i>Jæderen. Feistenen Fyr N. Hausen. Søm. udl.</i>	1354
<i>Jæderens Rev. Lyd- og Lystd. udl.; sl.</i>	709. 1889
	1971

Tyskland.

<i>Natvindsign. bortfalder.</i>	9
<i>Sommerafm.</i>	385
<i>Hoyer. Hoyerschleuse. Fyr forst., Fyr t.</i>	1686
<i>Syll V. Vrag.</i>	913
<i>Syll. List-Ost. Fyr for.</i>	2821
<i>Rote Kliff. Fyr sl. midl., midl. Fyr t.; Oplysn. om Fyr; Fyrs Synsv.</i>	813. 1103
	1355. 1749
<i>Föhr. Wyk. Havn midl. sp.</i>	438
<i>Vortrapptjef. Td. udl.</i>	2461
<i>»Amrumbank» Fyrsk. Dag-Stormv.-Sign.; Oplysn. om Rad.-Tel.; ind.; Reservefyrsk. udl.</i>	872
	1818. 2527. 2586
<i>Ochsensand. Fyr sl.</i>	2527
<i>Husum. Havnesign.</i>	2011
<i>Norderhever. Vrag afm.</i>	814
<i>Hever Mündung V. Vrag.</i>	2144
<i>Westerheversand. Fyr for.</i>	815
<i>»Ausseneider» Fyrsk. Oplysn. om Rad.-Tel.</i>	1818
<i>»Eidergalliot» Fyr- og Lodssk. midl. ind.; udl.; Rad.-Tel.-Stat. opr.</i>	330. 546. 2768
<i>Eider. Afm. for.</i>	1283
<i>Franzosenloch. Td. forsyn. m. Spejl, Td. udl.</i>	816
<i>Helgoland NØ. og N. Skydeskiver i Drift.</i>	386
	2399
<i>Helgoland Ø. Vrag; findes ej.</i>	495. 711
<i>Loveley Bank. Spejlapp. paa Td.</i>	1819. 1890
<i>Helgoland. Opmaal.-Bk. ødl.; Lystd. midl. udl. Lystd. fl.; Fyr fl., Lystd. udl.</i>	588. 1891. 2012
	2585. 2769
<i>Oplysn. om Rad.-Tel.-Stat.</i>	1483
<i>Nordhafen. Oplysn. om Fyr</i>	2708
<i>Sellebrunnen. Td. omb. med Lystd.</i>	2709. 2769
<i>Norderpiep. Td. Belig.</i>	1820
<i>Büsum. Opmaal.-Bk.; Bk. nedl.</i>	1546. 1892
<i>Süderpiep. Buschsand. Bk. ødl.</i>	2587
<i>Meldorf. Kronenloch. Afm. for.</i>	1356

Elben.

<i>Td. fl.</i>	387
<i>Fyrsk. omb.</i>	1231. 1481
<i>Forsøgsgenstande udl.; ind.</i>	710. 1893
<i>Drivende Vrag; Drivende Skive.</i>	1480. 2649
<i>Vrag afm.; bortt.</i>	1616. 1750
<i>Nordergründe. Vrag.</i>	2588
<i>Scharnhörn-Riff. Vrag's Belig.</i>	388
<i>»Elbe V» Fyrsk. omb.</i>	958. 1231

	Løbe-Nr.
<i>Cuxhaven. Øv.</i>	589. 649. 1894. 2400
<i>Forsøgsgenstande ind.; udl.; ind.</i>	774. 2014
	2877
<i>Ostebank. Dybde; Vrag; bortt.</i>	1972. 2013. 2202
<i>Ostebank og Bank von Glückstadt. Td. fl.</i>	775
<i>Brunsbüttelekoog. Vrag; Stormsign. fl.</i>	1482. 2279
<i>Scheelenkuhlen—Bielenberg. Belysn. for.</i>	1232. 1547
	2462
<i>Brokdorf. Fyr for.</i>	2462
<i>Hollerwetterm. Fyr for.</i>	2462
<i>Glückstadt. Td. udl.</i>	2015
<i>Pagensand. Fyr for.</i>	1357
<i>Brunshausen. Fyr midl. for.; norm.</i>	1751. 2280
<i>Juels-Mittelgrund. Td. Belig.</i>	2016. 2401
<i>Twielenfeth. Afm. for.</i>	1104
<i>Mojenhören. Td. fl.</i>	1821
<i>Köhlfeth. Fyr sl., Byggearb.; Fyr t.</i>	496. 2463
<i>Köhlfeth Ø. Pagensand. Fyr t.; for.</i>	497. 2650
<i>Altona. Fyr midl. sl.; t.</i>	959. 1617

Weser.

<i>Skyde-Øv.</i>	590
<i>Td. omb. m. Lystd.</i>	1148
<i>Dybde, Fyr for.</i>	1196. 1485
<i>»Weser» Fyrsk. V. Lodsskonnert snk.; afm.; uskl.</i>	260. 297. 1285
<i>»Weser» Fyrsk. NV. Driv. Vrag.</i>	873
<i>»Weser» Fyrsk. midl. omb.; muligt ej paa Stat.</i>	259
	2464
<i>Rotersand Fyr SØ. Gr.</i>	2526
<i>Nordergründe. Td. midl. udl.; ind.</i>	817. 1359
<i>Vrag.</i>	874
<i>»Bremen» Fyrsk. midl. ind.; udl.</i>	1358. 1484. 1618
<i>Solthörn. Td. fl.</i>	591
<i>Bremen. Fyr t., midl. Fyr sl.</i>	439

Jade.

<i>Lystd. udl. til Forsøg; fl.</i>	1822. 1895. 2281. 2403
<i>Skyde-Øv.</i>	440. 1688. 2402
<i>Nyt Løb afm.; Uddybn.</i>	592. 712. 1973
<i>Td. udl.; fl.</i>	914. 1233. 1687
<i>Gr., Fyr og Afm.</i>	1010. 1197. 1234. 1619
<i>Wangeroog. Td. fl.</i>	1422
<i>Fyr for.</i>	1752. 2088. 2651. 2771
<i>Blau Balje. Td. midl. ind.</i>	10
<i>Schillighörn. Fyr midl. i Uorden; midl. for.; Oplysn. om Fyr; Fyr for.; t. til Forsøg</i>	498. 1105
	1234. 1284. 1423. 2334. 2770
<i>»Geniusbank» Fyrsk. midl. omb.; atter udl.</i>	1620
	2203
<i>Vareler Fahrwasser. Forsøgsgenstande udl.</i>	650
<i>Varelertief. Sprængn.-Øv.</i>	547
<i>Wilhelmshäven. Oplysn. om Fyr.</i>	299
<i>Eckwarderhörn. Fyr midl. sl.; Fyr for.</i>	298. 2017

Ostfriesische Øer.

<i>Langeoog. Bk. ødl.</i>	2589
<i>Ackumer Ehe. Vrag uskl.</i>	1047
<i>»Norderney» Fyrsk. N. Søm. rapp.</i>	2528
<i>Norderney. Afm. for., Bk. ødl.</i>	1235. 2589
<i>Dovetief og Busetief. Vinterafm.</i>	2772
<i>Norderney Seegat. Schluchter. Farv. tilsandet</i>	209

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dovetief</i> . Afm. for.; Fyr t.; Lystd. udl.;		» <i>Haaks</i> » Fyrsk. Rad.-Tel.-Tjeneste udvidet.	2654
Fyr sl., Vinterafm. 331. 389. 2204. 2465.	2772	<i>Zuider Haaks</i> . Lystd. omb. m. Lys- og Fltd.	2826
<i>Norddeich</i> . Rad.-Tel.-Stat. Oplysn.	2145	<i>Zeegat van Texel</i> . Td. udl.	2774
<i>Juister Balje</i> . Td. ind., Løb tilsandet.	1236	<i>Schulpengat. Kijkduin</i> . Skærm bortt.	2881
<i>Borkum N.</i> Oplysn. om Vrag.	593	<i>Molengat. Onrust</i> . Lystd. midl. omb.;	
» <i>Borkumriffa</i> » Fyrsk. Uvkl.-Sign. midl. oph.;		endnu ej omb.; omb. 1424. 1689.	1896
gives atter; midl. ind.; udl. 818. 1011. 1361.	1486	<i>Buitengronden. Zuiderhaaks</i> . Td. omb.	
» <i>Borkumriff</i> » Fyrsk. N. Vrag.	1149	m. Lystd.	45. 262
» <i>Borkumriff</i> » Fyrsk. V. Vrag.	1487	<i>Schulpengat</i> . Lystd. for.	1013
		<i>Helsdeur</i> . Lystd. midl. udl.; ind.	1152. 1363
		<i>Vogelsand</i> . Skiver og Vagere udl.; ind.	714
			2773
		<i>Malzwin</i> . Øvpl. afm.; Afm. ind.	713. 2774
		<i>IJmuiden</i> . Lys-Fl.- og Uvkltd udl.; omb. m.	
		Lys-Fltd.	300. 2709
		Skyde-Øv.	1153
		Vrag afm.; Vrag.	595. 2207
		Store Sluse midl. sp.	1621
		<i>Katwijk</i> . Fyr sl.	1552
		» <i>Mass</i> » Fyrsk. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Tjeneste	
		udvidet.	819. 2654
		» <i>Mass</i> » Fyrsk. SV. Vrag.	2285. 2404
		» <i>Schouwenbank</i> » Fyrsk. NØ. Vrag.	2404
		» <i>Schouwenbank</i> » Fyrsk. midl. omb. m. Lystd.	2828
		<i>Hoek van Holland. Noorderhoofd</i> . Fyr midl.	
		omb.; atter i Orden	301. 1107
		<i>Zeegat. Hoek van Holland. Monster</i> . Td. ind.	2775
		<i>Nieuwe Rotterdamsche Waterweg</i> . Td. ind.,	
		Fyr midl. sl.; t.	2147. 2336
		<i>Brielsche Maas. Roodhuis</i> . Fyr t.	2530
		» <i>West Hinder</i> » Fyrsk. Ø. Vrag.	2711
		<i>Goeree V.</i> Vrag.	2337
		<i>Zeegat van Goeree</i> . Belysn. for.	2827
		<i>Buitengronden</i> . Td. bortdr.	2208
		<i>Kwade Hoek</i> . Td. fl.	652. 820
		<i>Goeree</i> . Fyr t., Fyr omb.; Oplysn. 1108.	1365
		<i>Haringvliet</i> . Td. udl.	876
		<i>Aardappelengat</i> . Lystd. fl.	2710
		<i>Zeegat van Goeree og Zeegat van Brouwershaven</i> .	
		Afm. upl.; i Orden	2209. 2338
		<i>Hollandsch Diep</i> . Vrag.	2882
		<i>Zeegat van Brouwershaven</i> . Td. fl.	597
		<i>Laagte van Haamstede</i> . Fyr fl.	1975. 2148
		<i>Hals. Krammer. Vlie van de Noordplaten</i> .	
		Td. fl.	442
		<i>Krammer</i> . Td. fl.; Afm. for.	598. 1425
		<i>Krammer og Steenbergschen Vliet</i> . Afm.	
		for.	878
		<i>West-Hellegat</i> . Afm. for.	877
		<i>Oost-Hellegat</i> . Td. udl.; do.	1238. 1286
		<i>Willemstad</i> . Fyr for.	1238
		<i>Bruinisse</i> . Stormvarsel-Stat.	500
		<i>Zeegat van Zieriksee. Banjaard</i> . Vrag.	2210
		<i>Roompot</i> . Afm. for.	443
		<i>Roompot. Hammen</i> . Td. udl.	1048
		<i>Thornton-Bank</i> . Lys- og Fltd. bortdr.; paa	
		Stat.; bortdr.; paa Stat.	1239. 1366. 1691. 1826
		<i>Vlissingen</i> . Kirke br.	2019
		<i>Zeegat van Vlissingen. Sardijngcul</i> . Vrag afm.;	
		bortt.	1287. 1690. 2092
		<i>Sardijngcul. Nolleplaat</i> . Gr. tilt.	2020
		<i>Schelde</i> . Afm. og Belysn. for.	1049. 1367
		<i>Honte, Pas van Terneusen, Everingen,</i>	
		<i>Zuidergat, Schaar van Waarde</i> . Afm. for.	1553

Ems.

<i>Westerems</i> . Tel. fl.	2878
<i>Borkum</i> . Tel.-Td. udl.; Skydn.	43. 2879
<i>Aussen Randzel</i> . Fyr sl. midl.	1360
<i>Ostfriesisches Gatje</i> . Lystd. fl.	594
<i>Emshörnplate</i> . Gr. tilt.	2146
<i>Knock-Emden</i> . Stillads opf., Fyr t.	651
<i>Emden</i> . Fyr t.	2590

Holland.

<i>Sommerafm</i>	390
<i>Semine-Øv</i>	1106
<i>Vinterafm</i>	2282
<i>Ems</i> . Afm. for.	1150. 2824
<i>Lodssign</i>	2823
<i>Doekegat. Buiten Hond</i> . Td. fl.; Td. omb.	
m. Lystd.	332. 2529. 2652
<i>Bocht van Watum</i> . Td. omb. med Lystd.;	
Gr. tilt.	155. 1823
<i>Watum</i> . Fyr for.	210. 2090
<i>Ranselgat</i> . Gr. dannet.	44
<i>Binnen Meeuwenstaart</i> . Td. ind.	1198
<i>Oude Wester-Eems</i> . Gr.	2018. 2089
<i>Schiermonnikoog</i> . Fyr t. til Forsøg; perm. .	1549
	1974
<i>Friesche Zeegat. Plaatgat</i> . Td. udl.	960
<i>Zeegat van Terschelling</i> . Afm. for.	961
<i>Noordoostgat</i> . Td. omb. m. Lystd.	2880
<i>Schuitengat</i> . Td. omb.	2653
<i>Oostmeep</i> . Afm.	1237
<i>Blauwe Stenk</i> . Afm. for.	1151
<i>Vlieland. Stranduin</i> . Fyr for.	156. 211. 962
<i>Stortemelk</i> . Ledefyr for.	156. 391
<i>Stortemelk</i> . Td. fl.	261
<i>Eierland Fyr VNV</i> . Vrag.	2205. 2335
<i>Zuiderzee. Pollendam, Blauwe Stenk</i> . Td. omb.	
m. Lystd.	2091. 2206. 2283
<i>Harlingen</i> . Fyr t., Havnearb.; Belysn.	
for.	1550. 1824. 2466
<i>Boontjes</i> . Afm. for.	2284. 2467
<i>Balg</i> . Td. for.	715
<i>Hindeloopen S.</i> Vrag afm.; bortt.	441. 549
<i>Gaatje. Robbenplaat</i> . Stage udl.	548
<i>Amsteldiep. Ewijksluis</i> . Vager udl.	2591
<i>Urk</i> . Vrag afm.; uskl.; Vrag; uskl. 1364.	1825
	2592. 2825
<i>Kamper-Ketel</i> . Oplysn. om Fyr og Taage-	
sign.	1551. 2655
<i>Ewijksluis</i> . Afm. for.	596
<i>Sloot</i> . Vager udl.	1012
<i>Marken NØ</i> . Vrag; bortt.	499. 875
<i>Texel Ø. Binnen Breesem</i> . Afm. for.	1362

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Vlissingen.</i> Vrag afm.; do.; do.; bortt.	46. 157	<i>River Medway. Sheerness Bar.</i> Afm. for.;	
	550. 653	Lystd. udl.	879. 1754
<i>Engelsche Vaarwater.</i> Afm. for.	2149	<i>River Medway. Stangate Creek.</i> Fyr og	
<i>Nauw van Bat. Zuidergat.</i> Belysn. og		Taagesign. opr.	1368
Afm. for.	2593	<i>Barrow Deep.</i> Lys- og Kl.-Baad udl. til	
<i>Dortsmen.</i> Td. udl.	1426	Forsøg.	1111
<i>Ierseke.</i> Fyr t.	2286	» <i>Sunk</i> «. Fyrsk. N. Lystd. udl. til Forsøg	2884
<i>Zuidergat.</i> Oplysn. om Td.	821	<i>Harwich.</i> Dybde aft.	1897
<i>Krabbedijke.</i> Fyr t.	2286	<i>Harwich Harbour.</i> Fyr og Afm. for.; For-	
<i>Nauw van Bat. Td. fl.; Afm. for.</i> 48.	915	tøjtd. udl.	777. 822
<i>Bergen-op-Zoom.</i> Fyr for.	2286	<i>Aldeburgh Approach. Thorpeness Ø.</i> Gr. fn..	302
		<i>Lowestoft. Covehithe Channel.</i> Dybde aft.; Afm.	
		for.	1154. 2287. 2885
Belgien.		<i>The Woud.</i> Dybde paa Vrag.	2211
<i>Schelde.</i> Afm. for.; Belysn. for... 916. 1488.	1753	<i>The Wash.</i> Lodssk. fl., Afm. for.	2288
<i>Antwerpen. Palingplaat.</i> Afm. for.	444	» <i>Dudgeon</i> «. Fyrsk. V. Vrag afm.	2713
<i>Fort Philippe.</i> Fyr t.	2594	<i>Swarte Bank.</i> Mindre Dybde.	1815
<i>Frederik.</i> Fyr for.	1554	<i>River Humber.</i> Afm. for.; Vrag.	50. 1624
<i>Ballastplaat.</i> Fyr for.; do.	47. 392	» <i>Bull Sand</i> «. Fyrsk. midl. omb.; udl. 1199.	1827
<i>Doel.</i> Fyr for.	263	» <i>Spurn</i> «. Fyrsk. S. Vrag.	264
<i>Ostende.</i> Vrag bortt.	49	» <i>Lower Burcom</i> «. Fyr- og Klbaad. fl.;	
<i>Vlaamsche Banken.</i> Lystd. udl. og for.; fl. 1109.	2021	Ret.	1240. 1288
<i>La Panne.</i> Fyr for.	1622	<i>Upper Burcom.</i> Td. omb. m. Lystd.	158
		<i>Foul Holme Sand S.</i> Klt. udl.	2776
		<i>Hull Road Approach.</i> Dybde aft.	2340
		<i>Hull Middle.</i> Lys- og Klbd. omb. m.	
		Lystd.	1898
		<i>Blyth Harbour.</i> Ledebk. nedl.; midl. Fyr t.;	
		sl.	447. 1625. 2341
		Skotland.	
		<i>Firth of Forth.</i> Skyde-Øv.	448. 1050
		<i>Inchkeith V.</i> Vrag sn.	2022. 2405
		<i>Cellardyke.</i> Fyr sl., Havn lukket.	265
		<i>Herwit Rock.</i> Forsøgslystd. ind.	1369
		<i>River Forth. Rosyth.</i> Havnearb.	1626
		<i>River Tay.</i> Lys- og Klt. fl.	2596
		<i>Horse Shoe Shoal og Newcome Shoal.</i> Lys-	
		tønde for.	2406
		<i>Caledonian Canal.</i> Løb midl. spær.	2212
		<i>Fraserburgh.</i> Taagesign.	2714
		<i>Moray Firth. Tarbet Ness SV.</i> Gr.	1014
		<i>Tarbet Ness S. og Cromarty Firth.</i> Gr. ...	2289
		<i>Covesea Skerries.</i> Fyr for.	2531
		<i>Wick Harbour.</i> Ledefyr t., Taarn opf.	150
		Shetlands Øerne.	
		<i>Unst. Balta Sound. Swina Ness. Bk. opf.,</i>	
		Td. ind.	2093

IV.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Frankrig.		<i>Ridens de la Rade og Ridens de Calais.</i> Gr.	
Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Under-		tilt.	1289
vandsbaade er neddykket.	1693	<i>Abords de Calais.</i> Dybde for.; Td. fl. 2151.	2407
<i>Paris. Eiffeltaarnet.</i> Rad.-Tel. Tidssign. for..	716	<i>Abords de Boulogne.</i> Vrag.	2886
		<i>Boulogne.</i> Skydepf. afm.	212

	Løbe-Nr.
<i>Bassure de Baas.</i> Lystd. midl. for.	1627
<i>Quai Chanzy.</i> Fyr forst.	2408
<i>Carnot Dige.</i> Lystd. omb. m. Lys- og Uvkltd.; Oplysn. om Fyr	1628. 2152
<i>Estuaire de la Somme.</i> Vrag.	2887
<i>La Canche.</i> Vrag afm.; bortt.	100. 336
<i>Dieppe.</i> Midl. Belysn. for.	1694
<i>Cap de la Hève.</i> Semafor-Stat. lukket	501
<i>Havre. Bassin de Marée.</i> Afm. for.	449
» <i>Ouest des Approches de l'Eclat</i> Td. omb.	101
<i>Passe du N.O.</i> Uddybn.	1290
<i>Trouville. Cahotte.</i> Fyr for.	1241. 1370
<i>Estuaire de la Seine. Ratier S.O. og Villerville.</i> Lystd. fl.	778
<i>Baie de Seine. La Dives</i> Munding NV. Vrag, afm.	450. 551
<i>Orne</i> Munding. <i>Ouistreham.</i> Fyr for.	2469
<i>Cap de la Hague.</i> Taagesign. opr.	1629
<i>Baie de Saint-Malo. Bas Sablons.</i> Fyr for.	2532. 2888
<i>Saint-Malo.</i> Lys- og Uvkltd. udl.	2153
<i>Saint-Malo. Noires.</i> Fyr for.	1556. 1900
<i>Cap d'Erqui. Les Bignons.</i> Vrag.	394
<i>Plateau de Barnouic.</i> Fyr perm.	1630
<i>Paimpol. Chenal du Denou.</i> Kl.	655
<i>Rivière du Trieux. Le Vincre.</i> Bk. i Orden	102
<i>La Croix.</i> Forest. For af Fyr.	2777
<i>Perdrix.</i> Fyr t.	103 599
<i>Approches de Tréguier. Passe du N.E.</i> Kl.	654
<i>Rivière de Tréguier.</i> Vrag.	395
<i>Tréguier. Le Corbeau.</i> Taarn ødl.; Td. midl. udl.	303. 600
<i>Anse du Perros-Guirec. La Durante.</i> Bk. forsv.	2829
<i>Morlaix. La Pierre-Noire.</i> Bk. rep.	964
<i>Roscoff. Ile de Bas. Ile Pighet. Pointe d'Archaden.</i> Fyr t.	2342
<i>Baie de Douarnenez. Pointe du Millier.</i> Fyr forstk.	2830
<i>L'Aberwrac'h. Saint-Antoine.</i> Fyrs Synsv.	337
<i>Le Four.</i> Taagesign. midl. oph.; gives atter	2470. 2889
<i>Ouessant NNØ.</i> Vrag	2533
<i>Chenal du Fromveur. La Jument.</i> Fyr og Taagesign.; midl. Fyr t.; Fyr t.	451. 717 2213

England.

<i>Dover.</i> Fortøjt. udl.	51
<i>Admiralty Harbour.</i> Fyr og Taagesign.	917 2290
<i>Admiralty Pier</i> Fyr t.	2831
<i>Dover Harbour.</i> Td. udl. til Forsøg; Belig. 160. Kltd. fl.	338 339
<i>Portsmouth. Sunken Barrier.</i> Fyr sl., Bk. ødl.	2890
<i>Spithead.</i> Oplysn. vedr. Flaaderevue.	918. 1112
<i>Ryde Middle.</i> Td. fl.	1558
<i>Isle of Wight. Dunnose SØ.</i> Vrag; uskl.	779. 880
<i>Atherfield Ledge.</i> Kltd. udl.	161
<i>Southampton Water. Bramble Bank V.</i> Gr.	2214
<i>Dean's Lake.</i> Td. for.	1291
<i>Needles Channel.</i> Lystd. udl.	502
<i>Hurst. Ledefyrline</i> for.	1051. 1427. 2891

	Løbe-Nr.
<i>Poole Harbour.</i> Dybde; Td. omb. m. Lystd.	2023 2094
<i>Lyne Bay.</i> Fortøjt. udl.; ind.	823. 1052
<i>Bigbury Bay.</i> Gr. fn.	1695
<i>Plymouth Sound.</i> Uddybn.-Arb.	1901
<i>Shagstone.</i> Bk. ødl.; opf.; Gr. fn. 52.	1559. 1828
<i>Batten Bølgebryder.</i> Fyr for. midl.; norm.	1053 1902
<i>Asia Pass.</i> Dybde.	2215
<i>Cawsand Bay. New Rock.</i> Td. udl.	1428
<i>Eddystone Rocks.</i> Kl. og Uvkltd. udl.	1978. 2832
<i>Polperro Harbour. Spy House.</i> Fyr t.	503
<i>Falmouth. St Anthony Point.</i> Fyr for., Fyr sl.	2291
<i>Channel Islands. Serk. Blanchard Rock.</i> Fltd. udl.	453. 965
<i>Scilly Isles. Bishop Rock.</i> Kl.- og Uvkltd. udl.	213. 718
<i>Peninnis Head.</i> Fyr t.	1560. 1979
<i>St. Agnes Island.</i> Fyr sl.	1560. 1979
<i>St. Ives Bay.</i> Vrag rapp.	504
<i>Bristol Channel.</i> Vrag uskl.	340
<i>Clovelly N.</i> Vrag	2292
<i>Hartland Point</i> Fyr. Taagesign. for.	214
<i>Cardiff.</i> Vrag afm.	1557
<i>Barry Harbour. Chapel Rock.</i> Vrag afm.	452
<i>Port Talbot.</i> Fyr for.	2597
<i>Porthcawl.</i> Fyr ødl.	53
<i>Fishguard. Strumble.</i> Lys- og Uvkltd. udl.	215 656
<i>Liverpool Bay. Crosby Channel.</i> Afm. for.	216
» <i>North-West</i> Fyrsk. snk.; Fyrsk. udl.	1903 1980
<i>Morecambe Bay. Wyre</i> Fyr. Taagesign. for.	341
<i>Barrow Harbour. Walney Channel Bar.</i> Lystd. midl. omb.; atter udl.	1696. 2778
<i>Haus Point.</i> Fyr fl.	2154
<i>Tees Approach.</i> Ballasttd. fl.	1977

Skotland.

<i>Firth of Solway. Silloth. Lee Scar.</i> Fyr sl.	1561
<i>Firth of Clyde. Ailsa Craig.</i> Taagesign. for.	780
<i>Sanda Sound.</i> Td. omb. m. Lystd.	1371
<i>Runnan eun Point.</i> Fyr skal t.	1981
<i>Kilbrennan Sound. Otterard Rock.</i> Kltd. omb. m. Lys- og Fltd.	2155 2598
<i>Smerby Rocks.</i> Kltd. udl.	2598
<i>Arran. Lamash Harbour.</i> Fortøjt. udl.	2892
<i>Sound of Jura. Cuilean Rock.</i> Fyr t.	1755
<i>Ris-an-tru.</i> Fyr for.	1429
<i>Gare Loch.</i> Gr.	1631
<i>The Small Isles. Hysgeir (Oigh sgeir).</i> Fyrs Synsv.	1904
<i>Loch Nevis. Bogha cas Sruth.</i> Bk. ødl.	1905
<i>Loch Alsh. String Rock.</i> Bk. opt., Td. ind.	1372
<i>Kyle Akin. Black Eye Rock.</i> Td. omb. m. Lystd.	2095
<i>Ru Rea (Rudh' Ré).</i> Fyr og Taagesign. opr.	2893

Irland.

<i>Truskar Rock.</i> Vrag afm.; uskl.	54. 217
<i>Wexford. »Lucifer»</i> Fyrsk. Dagmærke for.	454

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Cahore Point</i> . Vrag ekst. ikke	342	<i>Bantry Bay</i> . Berehaven. <i>Beal Lough S.</i> Skær	
<i>Wicklow</i> . <i>Breaches Shoal</i> . Td. udl.	2156	fn.	1292
<i>Dublin Bay</i> . Fyrsk. udl. til Forsøg	1756	<i>Crookhaven</i> . Fyr for.	552
<i>Belfast</i> . <i>South Briggs</i> . Lystd. for.	1829	<i>Kinsale</i> . <i>Bulman Rock</i> . Td. omb. m. Fltd. .	11
<i>Donaghadee Sound</i> . Lystd. udl.	1829	<i>Queenstown</i> . <i>Haulbowline</i> . Fyr t.	2024
<i>Rathlin Island</i> . Fyr for.	505	<i>Mine Head</i> . Fyr for.	456. 1830
<i>Lough Foyle</i> . <i>Tuns Bank</i> . Lystd. udl. t. Forsøg	304	<i>Dungarvan Harbour</i> . <i>Deadman Sand</i> . Afm.	
<i>Roundstone Bay</i> . <i>Inishnee Island</i> . Fyr t.	162	for.	2096
<i>Galway Bay</i> . <i>Inisheer Island</i> . Fyr for.	455	<i>Waterford Harbour</i> . <i>Hook Point</i> . Fyr for. .	219
<i>River Shannon</i> . <i>Loop Head</i> . Fyr for.	396	» <i>Coningbeg</i> « Fyrsk. Uv.-Taagesign. midl.	
<i>Rinana Shoal</i> . Td. omb. m. Lystd.	1200	oph.; gives atter	1242. 1430
<i>Tralee Bay</i> . <i>Little Samphire Island</i> . Fyr for.	218		

V.

Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst. ¶

Vrag.	55. 56. 163. 343. 397. 457. 1431. 2534	<i>Ria de Pravia</i> . <i>Juan Garcia Rock</i> . Dybde	507. 1015
		<i>Ferrol Harbour</i> . Klip., Afm. for.	508
		<i>Coruña</i> . Gr. el. Hind.	2896
		<i>La Coruña</i> . <i>Torre de Hércules</i> . Taagesign.	2411
		<i>Camarinas Bay</i> . Gr.; Rett.	1243. 1491
		<i>Ria Corcubiön</i> . <i>Cabo de Cée</i> . Fyr for. 1757.	2343
		<i>Cape Finisterre</i> . Oplysn. om Fyr.	825
		<i>Ria de Arosa</i> . <i>Isla Rua</i> . Fyr for. 1758. 2157.	2413
		<i>Findlay</i> . Lystd. t.	2027
		<i>Sinal de Castro</i> . Lystd.; sl.; t. 12. 2028.	2216
		<i>Barsa</i> . Baake opf.	1492
		<i>Pontevedra Bay</i> . Gr.	919
		<i>Ons Island</i> . Gr.	266. 826
		<i>Ria de Vigo</i> . <i>Bajo de Bouzas</i> . Afm. for. .	2412
		<i>Vigo</i> . Gr.; Vrag.	13. 783
		<i>Vigo</i> . <i>Cabo de Mar</i> . Fyrtaarn bygges .	509
		<i>Piedra Pego</i> . Søm. for.	2657
		<i>Ria de Bayona</i> . <i>Piedra Baiña</i> . Søm. for. .	2658
		Portugal.	
		<i>Greenwich Tid</i> indf.	2779
		<i>Cape Mondego V</i> . Vrag rapp.	1054. 2534
		<i>Lissabon</i> . Tidsign. for.	2217. 2897
		<i>Sagres Point S</i> . Vrag.	1832
		<i>Faro og Olhão</i> . Ledefyr for.	602. 2218
		Spanien S.-Kyst.	
		<i>Ria Guadiana</i> . Vrag.	2414
		<i>El Rompido de Cartaya</i> . Ledefyr og Td. fl. .	2029
		<i>Rio Odiel</i> . <i>Huelva</i> . Lystd.	1016
		<i>Cádiz</i> . Lystd. udl. til Forsøg; Vrag; Lystd.	
		omb. m. Lys- og Kltd.	104. 1293. 1564
		<i>Cabezos Shoals</i> . Vrag.	345
		Afrika.	
		<i>Marokko</i> . <i>Port de Saffi</i> . Fyr t.; sl. . . .	554. 2833
		<i>Dakar</i> . <i>Cap Manuel</i> . Grunde.	1432
		<i>Gambia River</i> . <i>Inner Buoy</i> . Td. for.	510
		<i>Liberia</i> . <i>Flat Island</i> . Skær fn.	721
		<i>Côte d'Ivoire</i> . <i>Petit Bérébi</i> . Skær fn.	1831

Frankrig.

Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Under-	
vandsbaade er neddykket.	1697
<i>Pointe Saint-Mathieu</i> . Fyr for. 1373. 1632.	2293
<i>Brest</i> . Zone for neddykkede Undervandsbaade	1906
Vrag afm.	2894
<i>Rivière de l'Aulne</i> . Vrag afm.; uskl. 781.	2535
<i>Ras de Sein</i> . <i>Roche de la Plate</i> . Fyr t.	2025
<i>Ile de Sein</i> . <i>Men Brial</i> . Fyr t.	2026
<i>Concarneau</i> . <i>Croix</i> . Fyr for.	1562. 1907
<i>Penmarc'h</i> . <i>La Jument</i> . Bk. fuldf.	1633
<i>Iles Glenans</i> . <i>Basse Jaunes</i> . Klip. fn.; Td.	
udl.; Skær.	601. 824. 1698
<i>Basse des Laouenou</i> . Midl. Td. udl.	966
<i>Lorient</i> . <i>Passe du Sud</i> . Afm. for.	2471
<i>Quiberon</i> . <i>Port Maria</i> . <i>Basse Catic</i> . Bk. ødl;	
Td. midl. udl.	57. 344
<i>Ile d'Hédik</i> . Vrag; fn. ei.	2097. 2409
<i>Goulet de Fromantine</i> . <i>La Fosse</i> . Bk. nedl.	2656
<i>Les Sables d'Olonne</i> . <i>Petite-Barge</i> . Fltd. midl.	
omb. m. Lystd.; udl.	1908. 2410
<i>Coureaux d'Oléron</i> . <i>Juliard</i> Baake. Fyr t. .	2294
<i>Gironde</i> . » <i>Grand Banc</i> « Fyrsk. udl.; midl. omb.,	
Vragtd. udl.	398. 719
<i>Saint-Nicolas</i> . Fyr for.	2098
<i>Pointe de la Grave</i> . Fyr for. 1563. 2099.	2295
<i>Passe du Medoc</i> . Midl. Lystd. ind.	657
<i>Passe intérieure du Medoc</i> . Vrag afm. .	2895
<i>Banc de Saint-Georges</i> . Lystd. for.	2536
» <i>Talais</i> « Fyrsk. midl. omb. m. Lystd.,	
Vrag afm.; Fyrsk. udl., Vrag uskl. 782.	967
<i>Bassin d'Arcachon</i> . Afm. for.	1909

Spanien. N.- og V.-Kyst.

<i>Ondarrao</i> . Fyr t.	553
<i>Santander</i> . <i>Molnedo</i> . Fyr t.	399
<i>Gijon</i> . <i>Serrapio de Tierra (Sacramento)</i> . Fyrbk.	
opf.; Fyr t.	400.
<i>Puerto del Musel</i> . Lystd. udl.	881

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gold Coast. Axim Bay.</i> Vrag; Gr.	720. 827	<i>Carbonear Bay.</i> Fyr t.	2100
<i>Sherbro Bank.</i> Vrag.	2296	<i>Fort Amherst.</i> Fyr for.	1155
<i>Santa Isabel. Fernando Poo.</i> Fyr for.	220	<i>Cape Spear.</i> Fyr for.	1155
<i>Kamerun. Mokundange.</i> Td. udl.	1294	<i>Trepassey Bay. Powles Head.</i> Taagesign. for.	108
<i>Ilha de S. Thomé. Bahia de Anna de Chaves.</i>		<i>Fortune Bay. Green Island.</i> Taagesign. for.	109
Belysn. for.	346	<i>St. Pierre Island. Galantry Head.</i> Taagesign.;	
<i>Cap Lopez. Prince Banc.</i> Td. udl.	1565	Fyr ureglm.	1375. 2660
<i>Gabon. Baie du Cap Lopez. Banc du Talisman.</i>		<i>Pitman's Island. Dead Islands Harbour.</i> Fyr	
Td. Oplysn.	2219	for.	1701
<i>Loanda Rev. Dantas.</i> Fyr forsv.	1201	<i>Cape Ray.</i> Taagesign. for.	1567
<i>Swakopmund.</i> Afm.	2220	<i>Cape Anguille.</i> Taagesign. for.	1566
<i>Lüderitzbucht. Diasspitze.</i> Fyr t.; Taagesign.		<i>Bonne Bay. Lobster Cove Head.</i> Fyr for. . .	1702
perm.	105. 1055	<i>Hawke Bay.</i> Ledebk. opf.	1912
<i>Tigerriff.</i> Td. udl.; Td. fl.	1017. 2344	<i>Old Férolle Harbour.</i> Gr.	2101
<i>Prince of Wales Bay. Albatross Island NØ.</i>		<i>St. Geneviève Bay.</i> Gr. fn.	2030
Klp. rapp.	106	<i>Strait of Belle Isle. Flower Island.</i> Taagesign.	1376
<i>Cape Colony. Port Nolloth.</i> Fyr for.	2599		
<i>Cape of Good Hope. Milkbosch Point NV.</i>			
Skær rapp.	555		
<i>Table Bay. South Lion's Paw NV.</i> Klp.			
fn.	107		
Canariske Øer.			
<i>Lanzarote. Arrecife.</i> Fyr t.	2415		
<i>Teneriffa. Santa Cruz.</i> Afm. for.	347		
Azorerne.			
<i>Ilha S. Miguel. Ponta Delgada.</i> Belsyn. for.	920		
	2158		
<i>Ilha Graciosa. Villa da Praja. Ponta da Ro-</i>			
<i>chela.</i> Fyr t.	2221		
<i>Villa de Santa Cruz.</i> Fyr for.	2222		
Bermuda Islands.			
<i>North Rock.</i> Fyr t.	1760. 1910		
Nord-Amerika.			
Britisk Nord-Amerika.			
<i>Spiritønders Form</i>	828		
Labrador.			
<i>Double Island.</i> Fyrs Brtd. for.	2345		
<i>Gulf of St. Lawrence. Little Mekattina Island S.</i>			
Banke fn.	1911		
<i>Aylmer Sound.</i> Klp. fn.	511		
Newfoundland.			
Taagesign. for.	1982		
<i>St. Mein Bay. St. Anthony. Egg Point.</i> Fyr			
for.	2780		
<i>Flat Island Ø.</i> Gr. findes ej.	1018		
<i>White Bay. Jacksons Arm.</i> Fyr for. . 1699.	2537		
<i>Bay of Exploits. Sergeants Cove Head.</i> Fyr t.	2659		
<i>Upper Black Island.</i> Fyr t.	2659		
<i>Cabbage Harbour Head.</i> Fyr t.	2659		
<i>Trinity Bay. Trinity Harbour. Fort Point.</i>			
Fyr for.	1374		
<i>Conception Bay. Western Bay Head.</i> Fyr for	1700		
<i>Cape St. Francis.</i> Fyr for.	1155		
		<i>River St. Lawrence. Godbout.</i> Oplysn. om Fyr	2898
		<i>Portneuf-en-bas.</i> Nyt Fyrt.	1913
		<i>Escoumains.</i> Fyr t.	2472
		<i>Ile Verte.</i> Fyr t.	1636
		<i>Cape Tourmente.</i> Midl. Lystd. udl.; ind.	1571
			2102
		<i>Ile aux Reaux.</i> Midl. Lystd. udl.	2103
		<i>Wye Rock.</i> Td. omb. m. Lystd.	1056
		<i>Orleans Island Ø.</i> Lystd. udl.	2033
		<i>Empress Shoal.</i> Lystd. udl.	1572
		<i>Crane Island.</i> Fyr for.	110. 658
		<i>Channel Patch.</i> Lystd. udl. Lys-Kltd.	
		for. Farve.	1113
		<i>St. Roch des Aulnaies.</i> Sign.-Stat. nedl.	659
		<i>Hare Island—Hare Island South Reef.</i>	
		Td. udl.	1244
		<i>Barrett Ledges.</i> Td. fl.	1914

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr
<i>Matane. Klted. omb. m. Lys- og Klted.</i>	348	<i>Caribou Channel. Gull Island og Doctor Island. Bk. opf.</i>	1921
<i>Chaleur Bay. St. Omer. Fyr t.</i>	349	<i>Pictou. Skinner Reef. Td. omb. m. Lystd.</i>	1058
<i>Restigouche River. Maguacha Spit. Lystd. udl.</i>	603	<i>Torbay. Charlo Harbour og Cole Harbour. Ledefyr for.</i>	1637
<i>Restigouche River. Garde Point. Fyrbaad ind. Lystd. fl.</i>	604	<i>Harbour Island. Td. udl.</i>	831
<i>Restigouche River. Dalhousie Harbour. Fyrs Synsv.; Fyr for.</i>	402. 605	<i>Little Liscomb Harbour. Redman Head. Taagesign. opr.</i>	2663
<i>Cascapedia Bay. New Richmond. Indian Point. Td. fl., mindre Dybde.</i>	2104	<i>Egg Island. Lys- og Fltd. Uvkltd. udl. til Forsøg.</i>	1922
New Brunswick.		<i>Petpeswick Inlet. Splitrock Point. Td. udl.</i>	1297 1923
<i>Charleux Bay. Miscou Island. Miscou Harbor. Harper Point. Fyr fl.</i>	2346	<i>Three Fathom Harbour. Shut-in Island. Lys- og Klted. udl.</i>	1298
<i>Petit Rocher. Td. udl.</i>	1919	<i>Halifax Harbour. Middle Ground. Lystd. upl.</i>	832
<i>Pokemouche. Fyr. Taagesign.</i>	830	<i>Leopard Shoal. Td. omb. m. Lystd.</i>	267
<i>Northumberland Strait. Richibucto Harbour. Fyr fl.</i>	1761	<i>Cross Island Fyr. Taagesign. for.</i>	607
<i>Buctouche Harbour. Indian Point. Ledefyr for.</i>	1156	<i>Lunenburg Bay. East Point Ledge. Lys- og Klted. upl.</i>	833
<i>Jourimain Islands. Fyr fl.</i>	350	<i>Eastern Points Harbour. Fyr t.</i>	1638
<i>River St. John. Glenwood. Belyea's Wharf. Fyr t.</i>	660	<i>Shelburne. Fyr t.</i>	971
<i>Bay of Fundy. Chignecto Channel. Cumberland Basin. Barnes Point. Fyr t.</i>	2347	<i>Cape Sable. Skær fn., Td. Belig.</i>	2105
<i>Negro Head. Klted. udl.</i>	2348	<i>Southwest Ledge. Td. Belig.</i>	2781
<i>Musquash. Fyr for.</i>	1762	<i>Cockerwit Passage V. Klted. udl.</i>	1157
<i>Deer Island. North West Harbour. Pompey Ledge. Bk. for. Farve.</i>	351	<i>Pubnico Harbour. St. Ann Point. Klted. udl.</i>	353
<i>Grand Manan Island. Flag Cove. Net Rock Ledges. Td. omb. m. Klted.</i>	2349	<i>Bay of Fundy. Lurcher Shoal. Fyrsk. midl. omb. m. Lys- og Fløjtetd.; atter udl.</i>	1764. 2664
<i>Grand Manan Island. Little Wood Island. Redn.-Stat. fl.</i>	606	<i>Port Mailland. Fyrs Brtd.</i>	513
Prince Edwards Island.		<i>Long Island. Petit Passage. Boars Head. Taagesign.</i>	2352
<i>Cascumpeque Harbour. Alberton. Ledefyr fl.</i>	1494	<i>Hampton. Fyr t.</i>	1925
<i>North Point. Fltd. udl.; Fltd. for. Farve.</i>	1295 1573	<i>Minas Basin. Cheverie. Fyr t.</i>	1639
<i>Malpeque Harbour. Klted. udl.</i>	2350	<i>Hall Harbour. Fyr t.; Belig.</i>	1924. 2473
<i>Fish Island. Ledefyr t.</i>	2899	<i>Minas Basin. Cobequid Bay. Highland Village. Oplysn. om Fyr</i>	1765
<i>Hillsborough Bay. Charlottetown Harbour. Brighton Beach. Fyr for.</i>	111	<i>Chignecto Channel. Shulie. Fyrs Belig.</i>	354
<i>Northumberland Strait. Lys- og Fltd. ind.</i>	969	Forenede Stater i Nord-Amerika.	
<i>Egmont Bay. Percival River. Td. udl.</i>	1763	Bestem. om Skibe skal være forsyn. m. App. til Rad.-Tel.	921
<i>West Reef. Fltd. omb. m. Lys- og Fltd.</i>	970	Maine.	
<i>Bedeque Harbour. Summerside Harbour. Island Shoal. Td. omb.</i>	112	<i>Frenchman Bay. Sorrento Harbor. Td. omb. m. Klted.</i>	1766
<i>Bedeque Bay. Miscouche Shoal. Afm. for.</i>	1296	<i>Castine Harbor. Otter Rock Shoal. Klted. udl.</i>	2106
Cape Breton Island.		<i>Eggemoggin Reach. Gr. fn.</i>	59
<i>Stormsign.-Stat. opr.; Taagesign. for. 1920.</i>	1983	<i>Mount Desert Island. Cranberry Island Passage. Spurling Point. Td. fl.</i>	2034
<i>Cape St. Lawrence. Sign.-Stat. nedl.; lave Fyr nedl.</i>	1114. 2662	<i>Jericho Bay. Skær fn.</i>	1833. 2354
<i>Money Point. Cape North Fyr. Sign.-Stat. opr.; Taagesign. for.</i>	1114. 1574	<i>Colby Ledge. Bk. Belig.</i>	2834
<i>Cabot Strait. St. Paul Island. Taagesign. fl.</i>	352	<i>Hat Island Ledge. Td. Belig.</i>	2474
<i>Neil Harbour. Fltd. udl.</i>	1575	<i>Saddleback Island Ø. Skær fn.</i>	2035
<i>Sydney Harbour. Fyr for.</i>	512	<i>Burnt Coat Harbor Fyr. Taagesign. opr.</i>	1202
<i>Baleine Cove. Klted. udl.</i>	2297	<i>East Penobscot Bay. Skær</i>	1703
<i>Lower L'Ardoise. L'Ardoise. Klted. udl.</i>	2351	<i>Deer Island Thorofare. Bold Island Ledges. St.</i>	2600
Nova Scotia.		<i>Isle au Haut Bay. Mindre Dybde.</i>	1835
<i>Taagesign. for.</i>	1984	<i>Isle au Haut Bay. Roaring Bull Ledge. Lys- og Fltd. udl., Fltd. ind.</i>	58
<i>Northumberland Strait. Caribou Reef. Td. udl.</i>	1057	<i>Isle au Haut Bay. Merchants Row. Skær fn.; Dybde; Skær fn.</i>	1836. 2036. 2834
		<i>Merchants Row. Skær</i>	2354

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Fox Islands Thorofare.</i> Gr. fn. 1837	<i>Boston Bay. Lynn Harbor.</i> Fyr fl. 514
<i>Eagle Island.</i> Skær fn. 1838	<i>Nahant Harbor.</i> Fyr t. 1248
<i>Gull Point.</i> Td. udl. 1767	<i>Northeast Grave.</i> Fltd. omb. m. Lys- og Fltd.; Fltd. atter udl. 1839. 2355
<i>Penobscot Bay.</i> Grunde fn. 2715	<i>Point Allerton.</i> Uvkltd. ind. 843
<i>Deer Island Thorofare.</i> Gr. fn. 1433. 1834	<i>Broad Sound.</i> Td. fl. og Td. udl. 2038. 2539
<i>Deer Island Thorofare. Crotch Island Pas- sage.</i> Dybde aft. 1434	<i>Dumping Ground.</i> Td. fl. 1769
<i>North Haven Island N.</i> Skær fn. 1435	<i>Hingham Bay.</i> Td. omb. 306
<i>Belfast Bay. Steele Ledge.</i> Td. omb. m. Kltd.; Fyr t.; Tnd. opsat 1299. 2353. 2538	<i>Cohasset Harbor.</i> Fyr t. 1205
<i>Spruce Head.</i> Td. omb. 60	<i>State Ledge.</i> Td. omb. m. Lys- og Kltd. 1840 2160
<i>Rockland Harbor.</i> Td. udl.; Vrag afm. 61. 2223	<i>Neponset River.</i> Ledebk. opf.; Td. udl.; Oplysn. om Bk. 113. 355
<i>West Penobscot Bay.</i> Gr. 1246	<i>Cape Cod. Peaked Hill Bar.</i> Fltd. omb. m. Lys-Fltd. 2602
<i>Two Bush Channel. »Marshal Points» Fltd. for. Farve. 62</i>	<i>Cape Cod Bay. Sandwich.</i> Afm. for. 356
<i>Two Bush Channel. Northern Triangel.</i> Td. fl.; Td. ej fl.; Td. udl. 556. 601. 834	<i>Wood End.</i> Vrag 2227. 2540
<i>Tennant Harbor. Harts Ledge.</i> Td. udl. 662	<i>Nauset Beach.</i> Fyr t., Fyr nedl. 883
<i>Saddle Island SØ.</i> Hindring; bortt. 1059. 2224	<i>Plymouth Harbor.</i> Vrag afm.; uskl. 1249. 1436
<i>Deadmans Point.</i> Afm. for. 221	<i>Nauset Beach.</i> Taarne bortt. 2161
<i>Lasells Island V.</i> Gr. 1115	<i>Plymouth Harbour. Browns Bank.</i> Fyr nedl. 1159
<i>Gilkey Harbor.</i> Skær fn.; Belig. . 2225. 2900	<i>Chatham.</i> Fyr sl.; sl. ikke 2039. 2226
<i>Friendship Harbor. Garrison Island. Two-foot Rock.</i> Td. udl. 922	<i>Great Round Shoal Channel.</i> Uvkltd nedl. 2665
<i>Port Clyde.</i> Kl. fn. 835	<i>Buzzards Bay. Monument Beach Channel.</i> Td. ind. 884
<i>St. George River Entrance.</i> Kl. fn. 836	<i>Apponaganset Bay. Padanaram Channel.</i> Td. udl. 1641
<i>Georges Islands. Old Man Ledge.</i> Lys- og Fltd. udl. 63	<i>Mishaum Ledge.</i> Kltd. omb. m. Lys- og Kltd. 2541
<i>Muscongus Bay. Bremen Island Passage.</i> Td. udl. 1640	<i>»Nantucket Shoals» Fyrsk. Rad.-Tel. Melding om Strøm. 1162</i>
<i>Pemaquid Ledge SØ.</i> Kl. fn.; Belig. 837. 1247	<i>Phelps Bank.</i> Gr. fn. 167
<i>Johns Bay.</i> Kl. fn. 838	<i>Fishing Rip Ø.</i> Gr. fn. 1437
<i>Sheepscot Bay. The Cuckolds N.</i> Kl. fn. ... 839	<i>Davis Bank.</i> Gr. fn. 844
<i>Sheepscot River. Goose Rock Passage. Mc Mahans Island Ledge.</i> Bk. opf., Td. ind. 923	<i>Nantucket Sound.</i> Vrag afm.; Vrag ødl., Td. fl.; Afm. ind. 114. 222. 557
<i>Goose Rock Passage. Boiler Rock.</i> Td. for. 663	Vrag bortt. 357
<i>Booth Bay. Bantam Rock.</i> Lys- og Fltd udl., Fltd. ind. 64	Vrag afm. 2782
<i>Kennebec River. Seguin Island SV.</i> Gr. fn. 840	<i>Great Round Shoal Channel.</i> Td. omb. m. Lystd. 308
<i>Casco Bay.</i> Kl. fn.; Td. udl. 841. 1768	<i>Polloc Rip Slue.</i> Lystd. og Kltd omb. m. Lys- og Kltd. 1841. 2162
<i>Freeport River. Half-tide Ledge.</i> Td. udl. ... 1203	<i>Point Rip.</i> Lys- og Kltd. udl., Lystd. og Kltd. ind. 1160
<i>Portland Harbor. Diamant Island Road.</i> <i>House Island.</i> Fyr for. 403	<i>Monomoy Point. Shovelful Shoal.</i> Op- lysn. om Gr. 307
<i>Wood Island Harbor. Washmans Rock.</i> Bk. opf 1060	<i>Bearse Shoal.</i> Td. Belig. 515
<i>Kennebunkport.</i> Bk. opf. 164	<i>Horseshoe Shoal.</i> Vrag. 1250
<i>Portsmouth Harbor. Hicks Rock.</i> Bk. opf. ... 165	<i>Old Man Shoal SV.</i> Gr. fn. 1379
	<i>Edgartown Harbor.</i> Vrag bortt. 1161
New Hampshire.	<i>Vineyard Sound. Vineyard Haven Harbor.</i> Fyr t. 168
<i>Portsmouth Harbor Entrance.</i> Td. omb. 166	<i>Woods Hole Harbor. Nonamesset Point Shoal.</i> Lystd. omb. m. Kltd. 1116
<i>Portsmouth Harbor. Portsmouth Harbor (New Castle). Fyr for. 268</i>	<i>»Vineyard Sound» Fyrsk. SØ. Vrag; forgæves eftersøgt. 1380. 1770</i>
<i>Stielman Rocks.</i> Bk. opf. 2159	
Massachusetts.	Rhode Island.
<i>Newburyport Harbor.</i> Td. omb. m. Kltd.; omb. ej; Kltd. udl.; Td. ind. ... 882. 972. 1300	<i>Sakonnet Point. Schuyler Ledge.</i> Td. omb. m. Kltd. 1704
<i>Ipswich Harbor. Lobster Rock.</i> Td. omb. ... 305	<i>Narragansett Bay. Providence River.</i> Td. udl. 1705
<i>Cape Ann.</i> Fyr sl.; sl. ikke. 2037. 2226	<i>Eastern Passage. Castle Hill Fyr.</i> Taage- sign. for. 2666
<i>Gloucester Harbor.</i> Uvkltd. ind. 842	
<i>Gloucester Bølgebryder.</i> Taagesign. 1158	
<i>Salem, Beverley og Marblehead Harbors.</i> Afm. for. 2601. 2835	
<i>Beverly Harbor.</i> Afm. for. 1301	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Providence River. Pomham Rocks Fyr.</i> Oplysn. om Taagesign.	1642	<i>Quickstep.</i> Kltd. for. Nr.	2040
<i>Warren River. Rumstick Shoal.</i> Lystd. omb. m. Spirtld.	2836	<i>Ambrose Channel.</i> Lystd. omb. m. Lys- og Kltd.	925. 2041
<i>Ohio Ledge.</i> Lystd. udl.	2837	Lystd. omb. m. Lys-Fltd.; Td. fl. 1208. 1303	1382. 2476
<i>Greenwich Bay. Warwick Fyr.</i> Taagesign. for.	924	<i>»Ambrose Channel»</i> Fyrsk. NØ. Vrag bortt. .	2667
<i>Newport Harbor. Torpedo Station.</i> Tids-sign. fl.	269	<i>»Scotland»</i> Fyrsk. Fyr for.	2357
<i>Point Judith Harbor of Refuge.</i> Fyr t.	1062	New Jersey.	
<i>Block Island Sound. Block Island North Reef.</i> Kltd. fl.	1842	<i>Kill van Kull. Mill Reef.</i> Bk. nedl.	116
<i>Block Island. Great Salt Pond</i> Bølgebryder. Fyr for.	845	<i>Newark Bay. Corner Stake.</i> Fyr nedl.	2542
<i>Block Island Harbor.</i> Ledefyr for.; For. opsat; Fyr for.; Fyr for. ikke; Oplysn. 516. 722. 885.	1381	<i>Raritan Bay. Arthur Kill.</i> Td. udl.	1439
<i>Block Island Harbor.</i> Fyr t.	1061	<i>Barnegat Shoal.</i> Afm. for.	2228
<i>Block Island Sound. Southwest Ledge.</i> Fltd. omb. m. Kltd.	848	<i>Hereford Inlet.</i> Fyr for.	2229
Long Island Sound.		<i>Little Egg Inlet. Sea Haven.</i> Fyr for.	2042
<i>New London Harbor.</i> Vrag afm.; bortt.	65. 223	<i>Brigantine Shoal.</i> Fltd. omb. m. Lys- og Fltd.	847. 1209
Taagesign.-Stat. nedl.	1771	<i>Cold Spring Inlet.</i> Fyr t.	2605
<i>»Cornfield Point»</i> Fyrsk. Fyr for.; Fyr tilf. 115.	2356	Delaware Bay.	
<i>Gardiners Bay. Three Mile Harbor.</i> Fyr t. . . .	2475	Td. udl.; Afm. for.	2358. 2668
<i>Shelter Island Sound. Little Peconic Bay.</i>		<i>Ship John Shoal.</i> Fyr for.	1926
<i>Jessup Neck Shoal.</i> Td. omb. m. Lystd.	517	<i>Ben Davis Point Shoal.</i> Td. omb. m. Lys- og Kltd.	518
<i>Six Mile Reef.</i> Oplysn. om Grund.	1772	<i>Maurice River.</i> Fyr for.	1927
<i>Hortons Point Fyr N. Gr. fn.</i>	358	<i>Egg Island.</i> Fyr for.; For. opsat., for. 608.	848
<i>Duck Island Roads. Duck Island</i> Bølgebryder. Fyr t.	2603	1210	
<i>New Haven Harbor.</i> Fyr t.	2716	<i>Brandywine Shoal</i> Fyr. Lysvink. for.	1643
<i>Housatonic River. Stratford Point Fyr.</i> Taagesign. for.	558	<i>»Northeast End»</i> Fyrsk. Fyr og Taagesign. for.	1929
<i>Huntington Bay. Lloyd Harbor.</i> Fyr t.	404	<i>Brown Shoal.</i> Lys-Kltd. udl., Lystd. og Kltd. ind.	1117
<i>Five Mile River.</i> Lystd. ind. perm.	2416	<i>Mispillion River.</i> Fyr for.	1383
<i>Hempstead Harbor. Glencove</i> Bølgebryder. Fyr for.	1206	<i>Cape May Channels. Ricords Channel.</i> Dybde	2477
<i>Manhasset Bay.</i> Td. udl.	1019	<i>»Overfalls»</i> Fyrsk. midl. omb.	2417
<i>New Rochelle Harbor.</i> Fyr t.	2107	<i>Trial Course.</i> Td. fl.	14
New York.		<i>Cohansey.</i> Fyr for.	1163
<i>Long Island. Montauk Point.</i> Lys- og Fltd. udl.	723	Delaware River.	
<i>Rockaway Shoal Southwest Point.</i> Td. omb. m. Lystd.	1207	<i>Listons Range.</i> Lystd. omb. m. Lys- og Kltd.	1118
<i>East River.</i> Skær fn.	1063	<i>Baker Range.</i> Kltd. udl.	664
<i>Hudson River.</i> Vrag afm.; bortt.	724	<i>Cherry Island Range.</i> Td. udl.	666
<i>Tarrytown.</i> Afm. for.	1064	<i>Cherry Island</i> Bagfyr. Dagmærke opr.	2359
New York Upper Bay.		<i>Deep Water Point.</i> Td. udl.	665
Vrag afm., Vrag bortt.	69. 2163. 2604	<i>Bellevue.</i> Fyr for.	1774
<i>Governors Island Extension.</i> Fyr og Taagesign.	1065	<i>Bellevue og Schooner Ledge Ranges.</i> Td. for.	359
<i>Kill van Kull.</i> Vrag afm.; Oplysn.; uskl. 1438.	1495	<i>Grubbs Landing.</i> Fyr for.	2360. 2838
<i>Pavonia Crib.</i> Bk. opf.	66	<i>Fort Mifflin Bar Cut.</i> Fyr for.	1304
<i>Greenville Channel.</i> Td. udl.	67	<i>Petty Island Channel.</i> Td. udl.	1644
<i>Staten Island. Clifton.</i> Td. ind.	68	<i>Cooper Creek.</i> Td. udl.	70
New York Lower Bay.		<i>Horseshoe Range West Group.</i> Fyr t., midl. Fyr sl.	405
<i>Sheepshead Bay.</i> Lys- og Kltd. ind.	1302	Delaware.	
<i>Coney Island Channel.</i> Td. udl.	1706	<i>»Fenwick Island Shoal»</i> Fyrsk. midl. omb. . .	725
		<i>Fenwick Island Shoal.</i> Lys- og Fltd. for. . .	224
		Virginia.	
		<i>Winter Quarter Shoal.</i> Lys- og Fltd. for. . .	225
		<i>James River. Appomattox River.</i> Td. ind., Fyrbk. opf.; Fyr t., Oplysn. om Td. 519.	560
		<i>Pagan Creek.</i> Td. omb. m. Kltd.	561

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Chesapeake Bay.		<i>Neuse River og Beaufort Inlet.</i> Kanal gravet	362
Afm. for.....	1066	<i>Beaufort Harbor.</i> Ledefyr t.; Td. omb. m. Kltid.....	1119. 1498
Td. Belig.....	1386	<i>Bogue Sound.</i> Fyr t.....	2902
<i>Baltimore.</i> Belysn. og Afm. for..	2109. 2543.	<i>Cape Fear River.</i> Ledefyr nedl., Afm. for.; Fyr og Td. for. Nr.....	1777. 2420
<i>Cape Charles. North Channel.</i> Dybde.....	2043	<i>Brunswick Channel.</i> Td. udl.....	117
<i>Tail of the Horseshoe Shoal.</i> Vrag; afm.; Afm. for.....	2361. 2418.	<i>Bald Head Channel.</i> Fltd. fl.; Afm. for.	271. 406. 852
» <i>Tail of the Horseshoe</i> Fyrsk. atter udl.....	726	» <i>Frying Pan Shoals</i> Fyrsk. omb.	1499. 2046. 2110
<i>James River. Chuckatuck Creek.</i> Td. udl.; Fyr t.....	1251. 2478	South Carolina.	
<i>Hampton Roads.</i> Vrag afm.; Uddybn..	973. 2671	<i>Winyah Bay.</i> Mindre Dybde; Td. for. Nr.	609. 2479
<i>Sewall Point Shoal.</i> Lystd. fl.....	360	<i>South Jetty.</i> Fyr for.....	2718
<i>Elizabeth River.</i> Lys- og Kltid. udl.; Fyrsk. og Td. ind.; Td. udl.; Uddybn.; Afm. for.; Vrag.....	727. 728. 1165. 2671. 2717.	<i>Cape Romain.</i> Vrag afm.....	2719
» <i>Bush Bluff</i> Fyrsk. fl.; do.; Fyr for.; ind.; Td. udl.....	71. 169. 361. 728.	<i>Charleston Harbor.</i> Td. omb. med Lystd....	1500. 2362. 2544
<i>Craney Island.</i> Fyr for.....	2717	<i>Main Channel.</i> Afm. for.....	2480
<i>Western Branch.</i> Fyr t.....	926	<i>Hog Island Channel.</i> Midl. Fyr t.; sl.	2230. 2672
<i>Southern Branch.</i> Løb uddyb.....	2784	<i>Hog Island Channel. Shutes Folly Island Spit.</i> Fyr ødl., Td. udl., Fyr t.	2231. 2606
<i>Cherrystone Inlet to Cape Charles City.</i> Fyr opr.....	15	<i>Martins Industry.</i> Forest. Udl. af Fyrsk	1501. 2047. 2111
<i>Piankatank River. Stove Point Spit.</i> Fyr t., Td. ind.....	520	<i>Savannah River.</i> Bk. opf.; Td. for. Nr.	1120. 2421
<i>Rappahannock River. Mill Creek.</i> Fyr t....	1708	Georgia.	
<i>Tarpley Point Shoal.</i> Td. omb. m. Lys- og Kltid.....	729	<i>Savannah River. Tybee.</i> Oplysn. om Fyr og Bk.; Td. for. Betegn.....	2112. 2903
<i>Tangier Sound.</i> Afm. for.....	2839	<i>Sapelo Sound.</i> Td. for. Nr.....	2422
<i>Pocomoke Sound.</i> Lys- og Kltid. udl.	2044. 2164	<i>Doboy Sound. North Channel.</i> Td. ind.....	1252
<i>Little Annessex River.</i> Kltid. udl.....	849	<i>St. Simon Sound and Brunswick Harbor Entrance.</i> Fltd. omb. m. Lys-Fltd.....	2607
<i>Long Point Shoal.</i> Td. ind.; Fyrbk. opf.; Fyr t.....	1384. 1440	<i>Brunswick Harbor. Turtle River.</i> Td. udl..	272
<i>Big Annessex River.</i> Afm. for.....	1021	<i>St. Andrew Sound. St. Andrew Sound.</i> Fyrs Belig.....	522
<i>Potomac River.</i> Afm. for.....	1497	<i>Satilla River.</i> Bk. opf.....	523
<i>Coan River.</i> Td. udl.....	1305. 2419	Florida.	
<i>Kettle Bottom Channel.</i> Ledefyr t.....	309	Gr. forgæves eftersøgt.....	2232
<i>Lower Cedar Point</i> gravede Kanal. Afm. for.....	1496	<i>Cumberland Sound og Fernandina Harbor.</i> Fltd. fl.....	2673
<i>Upper Machodoc Creek. Beabors Point.</i> Fyr t.....	1707	<i>St. Johns River.</i> Vrag bortt.; Td. for. Nr.	1709. 2423. 2481
<i>Fort Washington.</i> Fyr for.....	730	<i>Jetty Channel.</i> Td. omb. m. Lystd.....	2720
<i>Occoquan Creek.</i> Afm. for.....	850	<i>Dame Point.</i> Bk. opf.; Fyr ødl.; i Orden; Bk. nedl.....	226. 1843. 2113. 2721
<i>Patuxent River.</i> Td. fl. og for.....	1022	<i>White Shells Cut.</i> Td. fl.....	170
<i>Drum Point.</i> Fyr for.....	2670	<i>Mosquito Inlet.</i> Td. udl., ind.....	310. 2608
<i>Benedict Flats.</i> Td. udl.....	16	<i>Jupiter Inlet.</i> Gr. forgæves eftersøgt.....	2233
<i>Choptank River.</i> Fyr for.....	2669	<i>Hillsboro Inlet N.</i> Vrag.....	668
<i>Herring Bay. Parker Island Bar.</i> Td. ind., Fyrbk. opf.; Fyr t.....	521. 667	<i>New River Inlet.</i> Undervandshindring.....	1930
<i>Bloody Point Bar.</i> Fyr for.....	731	<i>Turtle Harbor.</i> Afm. for.....	2904
<i>South River. Turkey Point.</i> Td. fl.....	1385	<i>Florida Reefs. Turtle Reef.</i> Bk. genopf.....	2722
<i>Annapolis Harbor.</i> Afm. for.....	2108	<i>Elbow Reef.</i> Vrag.....	2840
<i>Patapsco River.</i> Afm. for.....	1020	<i>Key West. Northwest Channel.</i> Løb for.	734
<i>Baltimore Harbor. Margothly River.</i> Td. ind.	732	<i>Southwest Channel.</i> Afm. for.....	2424
<i>Sparrows Point.</i> Td. for. Farve.....	1164	<i>Key West Harbor. Middle Ground.</i> Fyr t.	670
<i>Curtis Bay.</i> Td. omb.....	733	<i>Key West Harbor. Kingfish Shoals.</i> Td. fl.	2114
<i>Pooles Island.</i> Td. omb. m. Kltid.....	851	<i>Key West. Main Ship Channel.</i> Lystd. udl.....	1846
North Carolina.		<i>Main Ship Channel. East Triangle Shoal.</i> Bk. opf., Td. ind.....	1845
<i>Ocracoke Inlet. Teaches Hole Channel.</i> Swash. Fyr nedl.....	1775	<i>Key West. Eastern Dru Rocks.</i> Rk. mal	923-
<i>Nine Foot Shoal.</i> Td. omb. m. Fyr ...	1775		
» <i>Diamond Shoal</i> Fyrsk. Fyr for.....	270		
<i>Pamlico Sound. Sheep Island Slue.</i> Fyr t.; Rett.....	1776. 2045		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Key Biscayne Bay. Cape Florida Shoal.</i>		<i>Hawk Channel. Nine-foot Shoal.</i>	Fyr t. 1306
Fyr t., midl. Td. ind.....	1645	<i>Maryland Shoal. Bk. opf.</i>	1844
<i>Hawk Channel. Bk. opf. ei, Td. perm.</i>	2234	<i>Ship Channel Shoal. Bk. forsvundet...</i>	669
<i>Hawk Channel. East Washerwoman Shoal.</i>		<i>Rebecca Shoal Fyr SØ. Seventeen-Foot</i>	
Fyr t.	1646	<i>Rock. Lystd. udl.; Udl. opsat; Oplysn.</i>	
<i>Hawk Channel. Knights Key Channel.</i>		om Gr.	407. 459. 1253
Bk. opf.	1121	<i>Rebecca Shoals. New Ground. Gr. fn. ...</i>	17

VI.

Vestindien, Meksikanske Bugt.

Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Matagorda Bay. Pass Cavallo. Meteor Wreck.</i>	
Florida.		Bk. nedl.	461
<i>San Carlos Bay. Caloosa. Afm. for.....</i>	2609	<i>Aransas Pass, Corpus Christi Bayou, Morris</i>	
<i>Sanibel Island. Fyr midl. for.</i>	2425	<i>and Cummings Cut. Bk. Oplysn.....</i>	2237
<i>Charlotte Harbor. Mangrove Point. Fyr t.,</i>			
midl. Fyr sl.	273	Mexiko.	
<i>Tampa Bay. Cut F. Range. Fyr t.</i>	72	<i>Port of Veracruz. Fyr for.....</i>	611
<i>North Channel. Lys- og Fltd. udl.</i>	1441	<i>Tampico Harbour. Skær. Advarsel</i>	1122
<i>South Cut Lower Light. Lystd. udl., Td.</i>		<i>Tampico. Fyrs Lysevne</i>	671
fl.	2786	<i>South Jetty. Fyr ødl., midl. Fyr t....</i>	1778
<i>St. Andrews Bay. Afm. for.</i>	2363	<i>Campeche Bay. Lagune de Terminos. Ledefyr</i>	
<i>Pensacola Bay. Caucus Cut Channel. Td. for.</i>		for.....	2788
Nr.	73	<i>Campeche. Vrag uskl.</i>	1932
Alabama.		Guatemala.	
<i>Mobile Bay. Fyr nedl.</i>	74	<i>Gulf of Honduras. Honduras Bay. Bk. ekst.</i>	
<i>Mobile Ship Channel. Forest. For af Fyr</i>	2787	ej; Fyr fl.	1647. 2724
Mississippi.		Honduras.	
<i>Mississippi Sound. Gulfport Channel. Midl.</i>		<i>Gulf of Honduras. Swan Islands. Fyrs Synsv.;</i>	
Fyr t.	2723	Gr.....	1848. 2427
<i>Horn Island Pass. Td. udl.....</i>	2905	<i>False Cape. Fyr for.....</i>	886
Louisiana.		Nicaragua.	
<i>Mississippi River. Southwest Pass. Td. ind.</i>	75	<i>Greytown. Fyr upl.</i>	2545
<i>Southwest Pass West Jetty. Fyr ødl. Afm.</i>		<i>Gordo Point. Bk. opf.; Fyr t.....</i>	1067. 2115
for.....	610. 2906	<i>Cape Gracias à Dios. Fyrs Synsv.....</i>	1849
<i>Trinity Shoal. Fltd. omb. m. Spidstd.....</i>	460	Panama.	
<i>Sabine Bank. Lystd. udl.....</i>	1023	<i>Almirante Bay. Boca del Toro. Afm. for.;</i>	
<i>Sabine Lake. Johnsons Bayou. Bk. opf....</i>	1211	Fyr t.....	76. 1068
Texas.		<i>Colon Harbour. Afm. for.....</i>	1307
<i>Galveston. »Heald Bank« Fyrsk. midl. omb. m.</i>		<i>Limon Bay. Toro Point. Mole opf., Fyr t...</i>	363
Lystd.; udl.....	1931. 2610	<i>Porto Bello. Oplysn om Fyr.</i>	171
<i>Galveston Harbor. Gr.; midl. Lystd omb. m.</i>		Columbia.	
perm. Lys- og Kltd.....	227. 524	<i>Salmedina Bank. Lystd. ej paa Stat.....</i>	612
<i>Galveston Bar. Td. omb. m. Lys-Fltd..</i>	2674	<i>Cartagena. Td. ind.....</i>	2725
<i>Galveston Bay. Port Bolivar og Red Bluff.</i>			
Bk. opf.	2364		
<i>Red Fish Bar. Fyr nedl.....</i>	2426		
<i>Texas City Channel. Fyr midl. sl.; Ledebk.</i>			
opf.; Fyr t.	274. 2236. 2841		
<i>Brazos River. Td. udl.</i>	311		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Venezuela.		Smaa Antiller.	
<i>Puerto Cabello. Brava Point.</i> Fyr for.	77	Culebra Island.	
<i>Margarita Island Channels. Coche Island NV.</i>		<i>Rad.-Tel.-Stat. nedl.</i>	1779
<i>Skær fn.</i>	2238	St. Thomas.	
Bahama Islands.		St. Thomas Havn. Uddybningsarbejder;	
<i>Samana (Atwood) Cay.</i> Vrag	2907	<i>Ledefyr t.</i>	672. 2298
Store Antiller.		<i>Myhlenfeldt-Pynt.</i> Fyr for.....	2298
Cuba.		Leeward Islands.	
<i>Mantanzas Harbour. Maya Point.</i> Fyr upl. ...	1212	<i>Saba Island.</i> Skær fn.....	1502
<i>Cardenas Bay. Palas Rock.</i> Td. ekst. ej ..	1648	Antigua.	
<i>Nicolao.</i> Oplysn. om Rev	974	<i>St. Johns Harbour.</i> Gr. fn.; Gr., Afm. 1847. 1985	
<i>Puerto Padre.</i> Ledebk. ekst. ej; Gr. rapp. 1649.	2239	Gadeloupe.	
<i>Cape Maysi.</i> Vrag.....	228	<i>Rivière Salée.</i> Oplysn. om Fyr.....	462
<i>Cherivico Harbour.</i> Td. forsv.....	2843	St. Lucia.	
<i>Port Niquero.</i> Gr. fn.	365	<i>Port Castries.</i> Tidsign. oph.....	173
<i>Cape Cruz. Valentine Bank.</i> Dybde	2611	Grenada.	
<i>Santa Cruz del Sur.</i> Td. ej paa Stat.....	613	<i>St. George Harbour.</i> Afm. for.....	2613
<i>Cuatro Reales Channel.</i> Oplysn. om Afm.	364	Trinidad.	
	2842	<i>Icacos Point.</i> Fyrs Belig.....	615
<i>Batabanó.</i> Fyr for.	2365	<i>Erin Bay.</i> Vulkansk Øe dannet	2908
<i>Cape San Antonio.</i> Oplysn. om Fyr.....	614	Curaçao.	
Jamaica.		<i>Schotlegat.</i> Dybde.....	562
<i>Montego Bay.</i> Fyr t.....	1166	<i>St. Anna Baai.</i> Lystd. Belig.....	927
<i>Port Antonio.</i> Ledefyr for.....	1167		
Haiti.			
<i>Cape Haitien Harbour.</i> Oplysn.	2049		
<i>Saona Island S.</i> Gr. fn. ej	2675		
<i>San Pedro de Macoris Bay.</i> Td. udl.	2612		
<i>Port au Prince.</i> Pier opf.....	2048		
<i>Grand Pierre Bay.</i> Gr. rapp.....	1308		
Porto Rico.			
<i>Mayaguez Bay.</i> Vrag	172. 275. 1710		
<i>San Juan.</i> Oplysn. om Havn.....	2844		

VII.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Engelsk Guyana.		Brasilien.	
<i>Georgetown.</i> Oplysn. om Tidsign.	1780	<i>Para River.</i> Lystd. udl.; ind.....	1442. 2614
Hollandsk Guyana.		<i>Para. Atalaia Point.</i> Gr.; do.....	1850. 1986
<i>Suriname.</i> »Suriname-Rivier« Fyrsk. omb...	2299	<i>Maranhã. Santa Anna.</i> Fyr sl.; t... 2051. 2366	
Fransk Guyana.		<i>Tutoia.</i> Fyr t. og midl. for.; i Orden. 229. 616	
<i>Maroni.</i> Afm. for.....	975	<i>Fernando Noronha. Rat Island.</i> Fyr t.; Op- lysn.	1123. 1781
<i>Rivière Iracoubo.</i> Fyr t.....	408	<i>Cape St. Roque NNØ. Risca do Zunby.</i> Klp. 853 1443. 2240	
<i>Rivière Mana.</i> Oplysn. om Fyr	409	<i>Cape St. Roque.</i> Fyr t.....	735
<i>Cayenne.</i> Afm. i Orden	2050	<i>Pernambuco.</i> Lystd. udl.; Gr. rapp.; Hindring 1782. 1987	276
		<i>Olinda Point.</i> Fyrtaarn for. Farve	230

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Olinda Reefs.</i> Td. udl.; Belig.	2052. 2241	<i>Gulf of San Mathias.</i> <i>Puerto San Antonio.</i>	
<i>Maçeiro. Peixe Pão.</i> Td. omb. m. Lystd. . .	2615	<i>Villarino Point.</i> Fyr t.; ikke t.; Gr., Fyr	
<i>Sao Francisco do Norte.</i> Td. Belig.	2845	midl. sl.	174. 854. 2847
<i>Kiepe Island.</i> Fyr for.	1444	<i>Rio Negro.</i> Td. udl.	2790
<i>Belmonte.</i> Fyr for.	1445	<i>Gulf of St. George. Toba (Tova) V. Braad</i>	2302. 2791
<i>Bahia. Porto Seguro.</i> Fyr i Orden	118	<i>Borja. Comodoro Rivadavia.</i> Fyr t.	787
<i>Rio Doce.</i> Fyr i Orden	18	<i>Tierra del Fuego. Navarino Island.</i> Gr. Belig.	2303
<i>Cape St. Thomé.</i> Gr. fn.	1711	<i>Beagle Channel. Solitario Islet S.</i> Gr. Belig.	2792
<i>Rio de Janeiro Harbour. Passagem Rock.</i> Fyr			
omb.	976		
<i>Rio de Janeiro Bay.</i> Belysn. og Afm. for. . .	2300		
<i>Enchadas Island.</i> Lystd. for.	736. 2116		
<i>Feiticeiras Bank. Leque.</i> Td. udl.	2846		
<i>Guanabara Bay. Rachada Rock.</i> Td. udl.	2367		
<i>Negra Point.</i> Fyr midl. for.; norm.	928. 1933		
<i>Ilha Grande. Pao Pino Islet.</i> Fyr t.	1387		
<i>Santos Harbour.</i> Fyr atter t.; Td. Belig.	231. 2726		
<i>Lage de Santos.</i> Fyr midl. sl.; t.; sl. 977.	1783. 2301		
<i>Santa Catharina Island. Point dos Naufragados.</i>			
Fyr atter norm.	2676		
<i>Imbituba.</i> Fyr nedl.	784		
<i>Araras Islet.</i> Fyr t.	785		
Uruguay.			
<i>Uruguay River.</i> Lystd. udl.	1934		
<i>Cap Polonio.</i> Fyr for.	1852		
<i>Cape Santa Maria.</i> Fyr for.	1784		
Rio de la Plata.			
Fyrs Belig., Td. udl.	277. 887. 1576		
Oplysning om Vrag	278. 673. 929		
<i>Lobos Island Ø.</i> Vrag.	674		
<i>Brava Point S.</i> Banke fn. ej	2616		
<i>Montevideo—Colonia.</i> Lystd. udl.	2546		
<i>Mallonado Bay. Gorrizi N.</i> Lystd. udl. . . .	2165		
<i>Flores Island.</i> Fyr midl. for.; for.	737. 1577		
<i>Cumberland Shoal.</i> Lystd. udl.	1024		
<i>Punta Negra.</i> Lystd. ind.	2909		
<i>English Bank.</i> Lys- og Uvkltd. ej udl.; Lystd.			
udl.	1025. 1650		
<i>English Bank og Montevideo.</i> Lystd. Karakt.	2789		
» <i>Panela Rock</i> » Fyrsk. Fyr for.	410		
» <i>English Bank</i> » Fyrsk. Fyr for.	410		
<i>Montevideo.</i> Fyr for.	2910		
<i>Punta Brava.</i> Fyr for.	1124		
<i>Punta del Indio Channel.</i> Afm.	2304		
<i>Port la Plata.</i> Fyr for.	1069		
<i>Buenos Aires.</i> Oplysn. om Lystd.	279		
Argentina.			
<i>Bahia Blanca.</i> Advarsel mod Lystd.	2166		
<i>Asuncion Point S.</i> Gr. fn.	1851		
		<i>Magellan Strait. Great Orange Bank og Triton</i>	
		<i>Bank.</i> Lystd. sl.; t.; for.	175. 738. 1254
		<i>First Narrows. Satellite Patch SØ.</i> Gr.	
		rapp.	739
		<i>Tierra Del Fuego. Barbara Channel.</i> Skær fn.	525
		<i>Nelson Strait. Bahamonde Reef.</i> Rev fn. . . .	1125
		<i>Cotapaxi Rock.</i> Oplysn.	1578
		<i>Maipo Rock.</i> Skær fn.	1578
		<i>Chonos Archipelago. Narborough Island. Dublé</i>	
		<i>Shoal.</i> Rev og Skær	2547
		<i>Corcovado Gulf.</i> Gr. og Afm. for.	930
		<i>Gulf of Ancud. Quicavi Channel. Lilecura</i>	
		<i>Rock.</i> Bk. opf.	563
		<i>Lagartija Channel.</i> Skær fn.; afm. 1070.	1504
		<i>Reloncavi Sound. Pucari Shoal.</i> Bk. opf. . . .	1786
		<i>Rio Maullin. Amigos Islands.</i> Td. Belig. . . .	2911
		<i>Coronel Bay. Puchoco Point.</i> Fyr for.	675
		<i>Concepcion Bay. Belen Shoal.</i> Fyr for.	676
		<i>Parra Point N.</i> Skær	2617
		<i>Quiriquina Channel.</i> Gr. rapp.; Td. fl.	2167
			2548
		<i>Quiriquina Island.</i> Taagesign. fl.	1579
		<i>Valparaiso. Curaumilla Point.</i> Taagesign.	
		genopr.	176
		<i>Conchali Bay. Huevos Island.</i> Fyr for.	740. 1785
		<i>Coquimbo Bay. Tortuga Point.</i> Fyr for. 1255.	1503
		<i>Port Huasco.</i> Fyr for.	1256
		<i>Carrizal Bajo Bay.</i> Gr. findes ej	2912
		<i>Port Caldera.</i> Fyr t.	617
		<i>Caldera. »Blanco Encalada» Vrag.</i> Fyr t. . . .	2549
		<i>Antofagasta. Paita Rock.</i> Td. atter udl. . . .	177
		<i>Horno Rock VSV.</i> Skær	2482
		<i>Mejillones del Sur Bay. Angamos Point NV.</i>	
		<i>Abtao Rock.</i> Gr.	2550
		<i>Angamos Point. Isla Blanca.</i> Fyr t.	2913
		<i>Punta Grande. Gatico.</i> Oplysn.; Fyr sl. . .	2914
		<i>Iquique Harbour.</i> Fyr t.; Oplysn. om Fyr,	
		Fyr nedl.	564. 741
		<i>Pattillaguaje Rocks.</i> Fyr t.	411
		<i>Arica Road.</i> Mole genopf. Fyr nedl.	618
		<i>Coya Shoal.</i> Gr. fn. ej	2677
Ecuador.			
		<i>Manta Bay.</i> Klp. ekst. ikke.	366

Middelhavet, Sorte Hav og Asovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spanien.			
<i>Gibraltar</i> Stræde. <i>Tarija Point</i> . Uv.-Taage-sign. nedl.	1257	<i>Genova</i> . Lystd. udl.; Skyde-Øv.	1583. 2848
<i>Gibraltar</i> Bugt. <i>Punta Carnero</i> . Fyr for.; Oplysn.	1258. 1505	<i>Spezia</i> . Mole forl. Fyr sl.	1506
<i>Gibraltar</i> . Forbud.	2793	<i>Golfo della Spezia</i> . Øv. m. Uvbaade.	2053
<i>Puerto de Motril</i> . Fyr for.	855. 1168	<i>Golfo di Spezia</i> . <i>Palmaria</i> . Undervandsarb.; fuldf.; Undervandsarb.	415. 463. 1654
<i>El Estacio</i> . Fyr for.	1447. 1788	<i>Viareggio</i> . Fyr for.	1584
<i>Isla Grosa</i> . Vrag.	856	<i>Livorno</i> . Uddybning; Afm.	179. 2849
<i>Hormiga Grande</i> . Fyr for.	1446. 1787	<i>Meloria</i> Fyrsk. atter udl.	119
<i>Denia</i> . Fyr t.; Fyr nedl.	412. 857	<i>Vada</i> . Fyr for.	1388
<i>Valencia</i> . Belysn.	526. 1169. 1580	<i>Elba</i> . <i>Porto Ferrajo</i> . Fyr for.	1071
Td. udl.	565	<i>Porto Longone</i> . <i>Capo Focardo</i> . Fyr for.	1213
<i>Tarragona</i> . Fyr for.	2727	<i>Pianosa</i> . Fyr midl. for.; normalt.; for.	619. 1072. 2728
Frankrig.			
Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket.	1652	<i>Formishe di Montechristo</i> . <i>Africa Rocks</i> . Fyrs Karak.	2916
<i>Marseille</i> . Belysn.	1581	<i>Porto-canale di Fiumicino</i> . Sign.	2618
<i>Iles d'Hyères</i> . Skyde-Øv.	2368	<i>Porto d'Anzio</i> . Td. Belig., Advarsel.	2850
<i>Grand Ribaud</i> . Fyr for. ...	1309. 2369. 2915	<i>Gaeta</i> . Fyr for.	979
<i>Saint Raphael</i> . Fyr for.; Havnearbejder.	178. 931	<i>La Pila</i> . Bk. perm. nedl.	2551
<i>Cannes</i> . Belysn. for.	1712. 2242	<i>Santa Caterina</i> . Fyr for.	180
<i>Menton</i> . Fyr for.	78	<i>Isla Pontine</i> . <i>Ponza</i> . <i>Faraglione della Guardia</i> . Fyr ureg.	1854
Korsika.			
Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket.	1713	<i>Neapel</i> . Fyr midl. for.; norm.	1855. 1938
<i>Golfe de Saint Florent</i> . <i>Pointe de la Mortella</i> . Fyr midl. for.	978	<i>Gaiola</i> Banke. Advarsel; mindre Dybde; Bestem. anul.	2054. 2243. 2429
<i>Bonifacio</i> Stræde. <i>Les Moines</i> . Fyr t.	888. 1935	<i>Pozzuoli</i> . Fyr for.	527
<i>Lavezzi</i> . Fyr atter t.; for.; midl. sl.	1026. 1653	<i>Passo di Procida</i> . Skær fn.	2244
<i>Port d'Ajaccio</i> . Midl. Fyr t.; midl. Td. udl.	413. 932. 1027	<i>Ischia</i> . Oplysn. om Fyr; Fyr norm. ...	2117. 2619
Sardinien.			
<i>Asinara</i> . Semafor fl.	2428	<i>Capo Campanella</i> . Fyr for.	2620
<i>Capo Testa</i> . Fyr midl. for.	2168	<i>Messina</i> Stræde. <i>Villa S. Giovanni</i> . Fyr fl. og for.	980
<i>Asinara—Chiesa</i> . Rad.-Tel.-Stat. fl.	368	<i>Scilla</i> . Fyr ødl.; Mole ødl.	528
<i>Maddalena</i> . <i>Tremonti</i> . Lystd. udl.	1936	<i>Reggio Calabria</i> . Fyr for.; Fyr t.	788. 889
<i>Golfo di Terranova</i> . Skydepl. afm.; Afm. ind.	1310. 1714	Sicilien.	
<i>Capo Ceraso</i> . Bk. ødl.; opf.; ødl., midl. Td. udl.	414. 1448. 1585	<i>Egadi</i> . <i>Formica</i> . Skær.	1449
<i>Terranova Pausania</i> . Bk. fl.	81	<i>Ustica</i> . <i>Gavazzi</i> . Fyrs Belig.	1587
<i>Porto Romano</i> . Td. for. Farve.	1988	<i>Termini Imerese</i> . Havnearb.; Fyr for.; Belysn.	1588. 2729. 2795
<i>Capo Bellavista</i> . Semafor-Stat. lukket.	566	<i>S. Giovanni</i> . Td. bortt.; udl.	2169. 2430
<i>S. Gemiliano</i> . <i>Capo Bellavista</i> NØ. Gr.	82	<i>Capo Peloro</i> . <i>Punta Mazzone</i> . Fyr t.	83
<i>Cagliari</i> . Fyr midl. for.; norm.	1715. 1937	<i>Messina</i> . Td. ind. og Td. udl.	2055
Italien V.-Kyst.			
<i>S. Remo</i> . Gr. dannet; bortt.	79. 1582	<i>Augusta</i> . <i>Punta Cantara</i> . Oplysn. om Fyr.	1073. 2851
<i>Oneglia</i> . Løb indsnævret.	80	<i>Siracusa</i> . Mole fuldf.; Fyr for.	1507. 2917
		<i>Marsala</i> . Havnearb., Td. udl.; Mudderma-skine bortt.	1586. 2056. 2794
		<i>Scario</i> . Lystd. for. Farve.	1939
		Malta.	
		<i>La Valetta</i> . Sign. for Undervandsbaades Tilstedvær.	2818
		<i>Grand Harbour</i> . <i>St. Elmo</i> Bølgebryder. Fyr t., midl. Fyr sl.; Fyr t.	1028. 1589
		<i>Dellimara Point</i> . Fyr norm.	1389

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Italien S.- og Ø.-Kyst.	Grækenland.
<i>Otranto. Punta Craul.</i> Fyr Lysvink. nedl... 2432	<i>Cyllène (Glarenza).</i> Fyr for... 742
<i>Taranto. Rad.-Tel.-Stat. opr.; Td. fl.; Fyr for., Td. udl.; Havnearb.</i> 1126. 2057. 2431. 2730	<i>Golfe de Corinth. Evenos.</i> Fyr ødl... 122
<i>Brindisi.</i> Fyr perm. for... 120	<i>Craneø. Gythion.</i> Fyr midl. for... 123
<i>Brindisi S. Skær fn.</i> ... 890	<i>Elæa (Golfe Laconique). Molæ.</i> Fyr t... 1791
<i>Secca del Fico.</i> Fyrbk. omb. m. Lystd. 2433	<i>Port of Volo.</i> Belysn. for... 1127
<i>Punta Riso SØ. Gr. og Td. bort.; Dybde paa Gr.</i> ... 2621. 2678	<i>Bølgebryders Belig.</i> ... 2920
<i>Ancona. Havnearb.</i> ... 2852	<i>Cape Sesklo Fyr SØ. Mindre Dybde.</i> ... 934
<i>Cappuccini.</i> Oplysn. om Fyr... 2679	<i>Euripo Strait. Burj Channel. Td. forsv., Gr. tilt.</i> ... 982
<i>Porto-canale di Fano.</i> Belysn. for... 1390	Tyrkiet.
<i>Porto Corsini.</i> Td. udl... 2796	<i>Saloniki. Miner udl.</i> ... 2372
<i>Porto-canale di Magnavacca.</i> Fyr for... 1940	<i>Saloniki Harbour. Vrag</i> ... 567
<i>Punta della Maestra.</i> Lystd. midl. omb. m. Fortøjt.; Lystd. udl.; Dybde; Fyr for... 1716 2058. 2853	<i>Lemnos. Fyr t.</i> ... 2118
<i>Chioggia. Havnearb. afm.; Søm. ind.; Lystd. fl. og for.; Lystd. for.</i> ... 1214. 1717. 1853. 2170 2552. 2797	<i>Sorte Hav. Bosphorus Approach. Td. udl.; Fyrsk. fl.</i> ... 935. 2370
<i>Caroman. Fyr midl. sl.; t.</i> ... 416. 464	Rumænien.
<i>Malamocco. Fyr midl. for.; uregelm.; i Orden</i> 1215. 1718. 1789	<i>Sorte Hav. Mangalia. Fyr t.</i> ... 891
<i>Spignon. Fyr for.</i> ... 465	<i>Constantza. Fltd. omb. m. Lys- og Fltd.; Belysn. for.</i> ... 1720. 2683
<i>Porto del Lido. Vrag afm.; Oplysn. om Td.</i> ... 981	Rusland.
<i>Porto di Falconera. Caorle. Fyr for.</i> ... 121	<i>Sorte Hav. Odessa Banke. Td. udl.</i> ... 1856
Østerrig-Ungarn.	<i>Tendra S. Vrag fn. ej</i> ... 1394
<i>Grado. Fyr for.</i> ... 1719	<i>Tendra Halvø S. Vrag ekst. ej</i> ... 1029
<i>Golf von Triest. Rosega. Fyr for.</i> ... 181	<i>Bug. Nikolajev. Oplysn. om Fyr; Fyr t.</i> ... 2731
<i>Triest. Barcola. Fyr for.</i> ... 1311	<i>Krim. Sevastopol. Forbudt Ankerpl.</i> ... 1030
<i>Istrien V.-Kyst. Rovigno. S. Giovanni in Pelago. Fyr midl. for.</i> ... 2434	<i>Krim. Sevastopol. Paul Point. Fyr for.</i> 1074
<i>Pola. Fyr for.</i> ... 1655	<i>Cape Lukull. Gr.</i> ... 1991
<i>Istrien. Quarnero. Porer. Fyr omb.</i> ... 2680	<i>Eupatoria. Gr.</i> ... 2171
<i>Felonega—Cheresine. Vrag</i> ... 281	<i>Jalta. Td. udl.</i> ... 2684
<i>Rabaz. Fyr t.</i> ... 1312	<i>Kertch Stræde. Yenikale. Mindre Dybde</i> 2732
<i>Fianona. Fyr t.</i> ... 1312	<i>Kertch Stræde. Ak Burnu. Vrag afm.; Farv. afm.; uskl.</i> ... 466. 1450. 2059. 2060
<i>Volosca. Fyr for.</i> ... 369	<i>Kertch Stræde. Fullon (Trutaeva) Rock. Fltd. udl.</i> ... 1721
<i>Lussin. Lussingrande. Fyr for.</i> ... 2435	<i>Taganrog Gulv. Byelosari. Taagesign. i Orden</i> ... 2436
<i>Vegliã. Fyr t.</i> ... 232	<i>Utrish Point. Fyr for.</i> ... 1792
<i>Øiland Gallon. Fyr t.</i> ... 2622	<i>Novorossisk Bay. Sudzhuk Point. Lystd. midl. omb.; Lys-Kltd. udl.</i> ... 1451. 2734
<i>Verbenico. Fyr t.</i> ... 1393	<i>Azovske Hav. Taganrog Gulv. Vrag</i> ... 2685
<i>Cherso. S. Andrea. Fyr t.</i> ... 1391	<i>Taganrog Gulv. Vrag afm.</i> ... 1075
<i>Quarnerolo. Cherso. Kraljetto. Sømærke</i> ... 2246	<i>Taganrog Gulv. Yelenina Spit. Gr. tilt., Td. fl.</i> ... 1590
<i>Øiland Dolfin. Fyr for.</i> ... 2245	<i>Taganrog Gulv. Peschani Island. Td. udl.</i> 1591
<i>Arbe. Uddybn., Forbud; Fyr fl.</i> ... 2681. 2854	<i>Taganrog Gulv. River Don. Egurcha Mouth. Ledefyr t.; Fyrsk. fl.</i> ... 417. 2856
<i>Melada. Glavica. Fyr t.</i> ... 1656	<i>Sorte Hav. Tuapse. Mole opt.</i> ... 1315
<i>Kanal Morlaccã. Pago. S. Christoforo og S. Nicolo. Fyr t.</i> ... 2682	<i>Adler (St. Duka) Point. Fyr midl. sl.; t.</i> ... 2172
<i>Kanal Montagna. Kula Veca. Gr. tilt.</i> ... 2919	<i>Gadaut (Gudaut). Fyr for.</i> ... 1941
<i>Kanal Zara. Rivanj. Fyr t.</i> ... 1392	Lilleasien.
<i>Bucht von Zlosela. Artice. Fyr t.</i> ... 1313	<i>Sorte Hav. Tireboli (Tirebolu). Fyr t.</i> 2119. 2921
<i>Gewässer von Sebenico. Fyr for.</i> ... 1989	<i>Ounieh (Unije) Tash Hana (Tashkana). Fyr t.</i> ... 2119. 2733
<i>Sebenico. Jadria. Oplysn. om Fyr</i> ... 1314	<i>Tchivas eller Iris. Fyr for.</i> ... 983
<i>Pelagosa. Fyr atter i Orden</i> ... 370	
<i>Milna. Spitze Biaka. Fyr for.</i> ... 2247	
<i>Sabbioncello. Bucht Crkvice. Fyr t.</i> ... 1990	
<i>Kanal von Meleda. Alessandria. Fyr t. til Forsøg; Oplysn.</i> ... 1259. 1790	
<i>Meleda. Palazzo. Kula. Fyr t.</i> ... 2855	
<i>Gravosa. Fyr nedl.</i> ... 933	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Baffa</i> eller <i>Hallys</i> . Fyr for.....	983	<i>Tripolis</i> . Fyr ødl.; Lystd., Gr., Fyr.; Lystd.	
<i>Chios</i> . <i>Kastron</i> (<i>Chio el. Scio</i>). Fyr for....	1395	<i>Belig</i>	2438. 2624. 2686
<i>Smyrna</i> . <i>Miner</i> udl., <i>Oplysn.</i> om <i>Besejl</i> . 2372.	2483		
	2735		
» <i>Hermes</i> » (» <i>Keder</i> » eller » <i>Pelikan</i> ») <i>Fyrsk.</i>			
omb. m. <i>Lystd.</i>	1217	Tunis.	
» <i>Sandjak-Kalessi</i> » <i>Fyrsk.</i> omb. m. <i>Lystd.</i>	1217	<i>Zoner</i> , som bør benyttes af <i>Skibe</i> , naar <i>Under-</i>	
<i>Cap Anamur</i> . <i>Fyr t.</i>	2120	<i>vandsbaade</i> er neddykket; <i>Rett.</i>	1722. 2373
		<i>Ile de Djerba</i> . <i>Ras Ræmel</i> . <i>Td.</i> udl.	2922
		Algier.	
Syrien.		<i>Zoner</i> , som bør benyttes af <i>Skibe</i> , naar <i>Under-</i>	
<i>Saida Approach</i> . <i>Vrag</i>	568	<i>vandsbaade</i> er neddykket.....	1723
<i>Saint-Jean-d'Acre</i> (<i>Akka</i>). <i>Fyr fl.</i>	2121	<i>Dellys</i> . <i>Vrag afm.</i>	1396
		<i>Algier</i> . <i>Gr.</i>	1316
Ægypten.		<i>Algier Havn</i> . <i>Midl.</i> <i>Fyr t.</i>	280
<i>Pord Said</i> . <i>Stormvarselsign.</i>	2437	<i>Mostaganem</i> . <i>Fyr atter t.; for.</i>	1076. 2736
<i>Alexandria</i> . <i>Stormvarselsign.</i>	2437. 2623	<i>Oran</i> . <i>Lystd. fl. og udl.</i>	1128
<i>Bittern Shoal</i> . <i>Gr. Belig.</i>	2858		
<i>Great Pass</i> . <i>Fyrbk.</i> ødl., <i>Lystd.</i> udl.;			
<i>Fyr t., Lystd. ind.</i>	467. 2857		
		Marokko.	
Tripolis.		<i>Melilla</i> . <i>Oplysn.</i> om <i>midl.</i> <i>Fyr;</i> <i>Fyr for.</i>	233. 1651
<i>Oplysning om Gr. m. m.</i>	2859		1794
<i>Cap Ras allcm-el-Milhr</i> . <i>Marsa Tebruk</i> . <i>Fyr t.</i>	1592	<i>Ceuta</i> <i>Taagesign.</i>	1317
<i>Derna</i> . <i>Fyr sl.</i>	2438	<i>Punta Santa Catalina</i> . <i>Vrag</i>	936
		<i>Isabel Bank</i> . <i>Vrag, Advarsel</i>	1077
		<i>Tanger</i> . <i>Td.</i> udl.	569
		<i>Basse Admirante</i> . <i>Kltd.</i> udl.	984. 1857

IX.

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

Røde Hav.		Portugisisk Ø.-Afrika. Quelimane. <i>Fyr midl.</i>	
<i>Gulf of Akaba</i> . <i>Strait of Tirán</i> . <i>Tirán Island.</i>		<i>sl.</i>	621
<i>Bk. opf.</i>	2173	<i>Kiliman River</i> . <i>Fyr midl. sl.</i>	938
<i>Sila SØ</i> . <i>Gr. fn.</i>	2861	<i>Beira</i> . <i>Td.</i> omb. m. <i>Lystd.; Lystd. udl.</i>	234
<i>Djidda</i> . <i>Schab-el-Kebir</i> . <i>Bk. ødl.</i>	2374		2305
<i>Massaua N.</i> <i>Gr. rapp.</i>	2174	<i>Pungue River</i> . <i>Portella og Rambler Chan-</i>	
<i>Eritrea</i> . <i>Italienske Fyr t.</i>	2860	<i>nels</i> . <i>Td.</i> omb. m. <i>Lystd.</i>	371
<i>Shab-Shakhs</i> . <i>Fyr t.</i>	2625	<i>Bartholomeu Dias</i> . <i>Stedsbestem.</i>	372
<i>Perim</i> . <i>Midl.</i> <i>Fyr t.</i>	1593. 2248	<i>Zavora (Zavalla) S.</i> <i>Rev.</i>	373
		<i>Lourenço Marques</i> . <i>Canal da Polana.</i>	
		<i>Lystd. midl. udl.</i>	2440
		<i>Delagoa Bay S.</i> <i>Bk. opf.</i>	374
Gulf of Aden.		<i>Natal</i> . <i>Tugela River—Durnford Point</i> . <i>Skær</i>	2176
<i>Fransk Somaliland</i> . <i>Djibouti</i> . <i>Bk. opf.</i>	2175. 2799	<i>Tugela River—Umlalazi River</i> . <i>Strøm.</i>	2061
<i>Engelsk Somaliland</i> . <i>Zeila Roadstead</i> . <i>Afm.</i>		<i>Cape of Good Hope</i> . <i>East London Roadstead.</i>	
<i>for.</i>	789	<i>Vrag</i>	622
<i>Aden</i> . <i>Lystd. for.; midl. for.</i>	182. 2798		
<i>Lystd. midl. omb. m. Fyrsk.</i>	468		
		Madagascar.	
Afrika.		<i>Port de Vohemar</i> . <i>Søm. for.</i> <i>Farve</i>	2249
<i>Benadir</i> . <i>Itala</i> . <i>Gr. Belig.</i>	1594	<i>Ile Saint-Marie</i> . <i>La Roche aux Sorciers</i> . <i>Op-</i>	
<i>Engelsk Ø.-Afrika</i> . <i>Port Malindi</i> . <i>Bk.</i>	620	<i>lysn. om Fyr</i>	2687
<i>Tysk Ø.-Afrika</i> . <i>Pangani og Tanga</i> . <i>Afm. for.</i>	1508	<i>Tamatave</i> . <i>Gr.</i>	2484
<i>Rufiji Munding</i> . <i>Afm. for.</i>	124	<i>Fort Dauphin</i> . <i>Fyr nedl.</i>	1724
<i>Kap Rowuma</i> . <i>Gr.</i>	2439	<i>Banc de Præcel</i> . <i>Gr.</i>	2250
<i>Mozambique Channel</i> . <i>Leven Bank</i> . <i>Hindring</i>		<i>Analalava</i> . <i>Ampasikely</i> . <i>Fyr t.</i>	1726
<i>rapp.</i>	743	<i>Baie d'Andramainba</i> . <i>Nosy Anambo (Ilot</i>	
<i>Juan de Nova Island S.</i> <i>Vrag</i>	937	<i>Boisé)</i> . <i>Fyr t.</i>	1725. 2251
		<i>Diego Suarez</i> . <i>Gr. fn. ikke</i>	1129

Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
	Ile de la Réunion.	Bay of Bengal.
570	<i>Baie de Saint Pierre. Saint Pierre.</i> Fyrs Synsv.	<i>River Hughli. Sagar Island.</i> Oplysn. om Fyr 1452
	Mauritius.	<i>Sandheads.</i> Lodssign. 1658
375	<i>Port Louis. Caves Point.</i> Fyrt. og Lystd. for. Farve.	<i>Arakan River. Oyster Reef.</i> Td. udl. 125
	Seychelles Islands.	<i>Akyab. Savage Island.</i> Forest. For. af Fyr. 2801
2553	<i>Mamelle Island.</i> Gr., Fyrt. opf.; Fyr t. 2375.	<i>Cheduba Strait.</i> Vulkan. 1170
	Forindien V.-Kyst.	<i>Zalattaung Island.</i> Fyr t. 2252
530	<i>Herni (Harnai).</i> Fyr i Orden	<i>Bassein River. Orestes Shoal.</i> Td. fl. 531
1657	<i>Jaigarh.</i> Fyrs Belig.	<i>Krishna Fyrsk. midl. omb.; udl.</i> 183. 469
376	<i>Goa. Cape Ramas.</i> Fyr nedl.	<i>Gulf of Martaban. Rangoon.</i> Tidsign.; Oplysn. om Farv. 1659. 1859
1397	<i>Tadri River.</i> Fyrs Belig.	<i>Rangoon River.</i> Sign. for Lodsbrig; Lods- stat. 126. 1453
84	<i>Basradrug Island.</i> Hindring findes ikke, Gr. fn.	<i>Rangoon River. Hastings Shoal.</i> Lystd. for. 1031
	Ceylon.	<i>Double Island.</i> Fyr for.; upl.; for. 377. 1079 1860
1858	<i>Colombo.</i> Dok og Bedding midl. ubrug.	Malacca Stræde.
2800	<i>Colombo Harbour.</i> Fyr t., Lystd ind.; Fyr for.; Fyr t.; Fyr for. 939. 1078. 2177.	<i>Penang Harbour.</i> Gr. fn. 19
		<i>Malacca. Pahang River.</i> Fyr upl. 2862
		<i>Poeloe Pisang.</i> Vrag 2122
		<i>Great Karimon Island V.</i> Vrag. 2062
		<i>Singapore. Salat Sinki.</i> Gr. fn. 20

X.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

892	<i>Sumatra Ø. Langsar Baai.</i> Td. omb. m. Lystd., Fyr sl. 312. 623.	<i>Palembang Rivier.</i> Lystd. for.; Belysn. for. 894. 941. 1318
744	<i>Langsar Baai. Birim Geul.</i> Td. omb. m. Lystd.	<i>Sumatra S. Telok Betong.</i> Belysn. for. 315
1080	<i>Tamiang. Soengei Hijoe.</i> Td. udl.	<i>Semangka-Baai.</i> Braad 2066
2802	<i>Aroebaai. Babalan.</i> Fyr for.	<i>Sumatra V. Rev.</i> 2486
1509	<i>Lankat Rivier.</i> Lystd. ind. 1081.	<i>Mana Pynt NV. Rev.</i> 2737
313	<i>Aroa-Eilanden. Batoe Berlar.</i> St. fn.	<i>Batoe-Eilanden. Pini.</i> Rev fn. .. 1662. 2065
2178	<i>Rokan Rivier.</i> Rev 314.	<i>Batoe-Eilanden. Pini NV.</i> Rev 1398
745	<i>Straat Roepat.</i> Dybde aft.	<i>Nias S. Rev.</i> 2487
2485	<i>Riouw Archipel. Straat Doerian. Roekan</i> <i>Eilanden. Zuid Broeder.</i> Fyr t. 1861.	<i>Nias. Rev.</i> 532. 1082. 2554
2253	<i>Riouw Archipel. Straat Doerian. Middel-</i> <i>bury-Rif. Melwill-Rif.</i> Fyr t., Lystd. ind. 624 893. 1660. 2063.	<i>Nias N. Rev</i> findes ej. 1661
1795	<i>Straat Philip.</i> Fyr t. 1660.	<i>Java V. Java's Iste Pynt.</i> Oplysn. om Fyr 419
2626	<i>Riouw Archipel. Pasai N. Skær</i>	<i>Java N. Batavia Red. Edam.</i> Lystd. udl. til Forsøg 747
940	<i>Riouw Archipel. Straat Doerian. Rockan-</i> <i>Eilanden. Noord Broeder. Richardson-</i> <i>Rif.</i> Fyr t., Lystd. ind.; Fyr t.; Lystd. ind. 418. 746.	<i>Batavia. Van Dorth Rif.</i> Mindre Dybde 895
2064	<i>Indragiri-Rivier.</i> Fyr t.	<i>Boompjes-Eiland.</i> Fyr for. 2307. 2488
1511	<i>Lingga. Tg. Djang Ø.</i> Oplysn. om Rev	<i>Cheribon.</i> Afm. 1218
1319	<i>Banka N. Klabat-Baai.</i> Rev.	<i>Semarang. Vrag; afm.</i> 420. 748
2306	<i>Banka N. Klabat-Baai. Reede Blinjo.</i> Td. udl.	<i>Semarang. Dybde.</i> 571. 748. 2489
1171	<i>Banka NØ. Elliot-Rif.</i> Fyr t., Td. ind.	<i>Soerabaja. Afm. for.</i> 943. 1512
942	<i>Billiton. Karang Tengah.</i> Oplysn. om Gr.	<i>Soerabaja. Semampir-Rivier.</i> Td. ind. ... 2254
2803	<i>Billiton. Tandjoeng Pandan.</i> Fyr t.	<i>Westervaarwater van Soerabaja.</i> Belysn. for. 127
		<i>Westervaarwater van Soerabaja. T'g.</i> <i>Pangka.</i> Dybde. 2490
		<i>Java Sø. Groot Salembouw S.</i> Rev fn. 185
		<i>Borneo V. Carimata Strait. Serutu Island V.</i> Vrag. 677
		<i>Padang Tikar-Rivier.</i> Gr. fn. 421

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Borneo NV. <i>Broenei Baai. Abana Rock.</i>		<i>Chanjiku. Won Do (Hacho To).</i> Taagesign.	
Dybde	2308	midl. oph.	2313
<i>Broenei Baai. Barat Bank.</i> Td. udl. . .	790	<i>Long Group. Oryogo To.</i> Taagesign. midl.	
<i>Broenei Baai. Eiland Pappan.</i> Fyr for.	625	oph.; gives atter	236. 533
<i>Singapore Red. Vrag.</i>	1663	<i>Shoan Harbour. Cheki To.</i> Taagesign. midl.	
<i>Singapore Main Strait. Tree Island.</i> Fyr opf.	2491	oph.; gives atter	2314. 2738
<i>Singapore Strait. Grunde fn.</i>	1510	<i>Port Hamilton.</i> Td. udl.	1519
Fyr t.	1660	<i>Pu To (Sir Harry Parks)</i> Farvand. Skær. .	1520
<i>Fransk Indo-Chine. Golf de Siam. Poulo-Obi.</i>		<i>Ari Semu (Sentinel Island).</i> Oplysn. om Fyr	237
Gr.	2555	<i>Fusan Ko.</i> Td. omb. m. Lystd.	1174
<i>Golfe de Siam. Ile Phuquoc. Baie de Cay</i>		<i>Chehipani (Tondari Rocks).</i> Fyr t.	1174
<i>Dua. An Thoi.</i> Fyr t.	1727	<i>Chukupen Bay. Yonshu Kutsu.</i> Fyr t.	238
<i>Cap Saint Jaques.</i> Fyr fl. og for., Semafor		<i>Yung Hing Bay. Won San Chin.</i> Td. udl.	283
fl.; Fyr for., Fyr t.	572. 985	<i>Song Chin.</i> Fyr t.	2739
<i>Saigon. Banc de Can-Gio.</i> Fyr for.	944	<i>Cape Boltin.</i> Fyr og Taagesign.; Taagesign.	
<i>Cap Varella.</i> Sem.-Stat. aaben om Natten	945	midl. oph.; gives atter	534. 1798. 2315
<i>Octavia Rock.</i> fn. ej.	2068	<i>Chonjin Bay.</i> Fyr t.	2316
<i>Culao-Ré (Poulo-Canton).</i> Oplysn. om			
Fyr.	1083		
<i>Roche Canton.</i> Td. forsv.	2067		
<i>Archipel du Tonkin. Koan Lan.</i> Gr.	986		
<i>China Sea. Tong King Gulf. Hainan Strait.</i>			
Rev.	2309		
China.		Sibirien.	
<i>Si Kiang. Broadway.</i> Dybde aft.	1513	<i>Posiette Bay. Klykowa (Yedo).</i> Fltd. udl. . .	2628
<i>Canton River. Macao.</i> Fyr for., Fyr t.	626	<i>Vladivostok.</i> Forbud.	2740
<i>First Bar Island.</i> Fyr t.	627	<i>Eastern Bosphorus Strait. Tokarefski Spit.</i> Fyr	
<i>Hie Che Chin Bay. Chilang Rock.</i> Fyr t. . .	1514	ej t., Oplysn.	1175
<i>Min.</i> Td. udl., Dybde forandr.	1515		
<i>Pi Kwan Harbour.</i> Td. fl.	1796		
<i>Yang Tse Kiang.</i> Oblysn. om Td.; Td. ind.;			
Rett.	85. 235. 470. 749		
<i>Steep Island.</i> Taagesign. for.; Oplysn. . .	1516		
	1664		
<i>South Channel. Upper Middle Ground.</i>			
Td. omb. m. Lystd., Fyrsk. udl.	1084		
<i>Tsung Ming Crossing.</i> Afm. for.; Dybde;			
Afm. for.	2069. 2310. 2492		
<i>Gule Hav. Gr. fn.</i>	1665		
<i>Kwang Tung. Ryojun Ko (Port Arthur).</i>			
<i>Hyochuto.</i> Fyr t.	1666		
<i>Ryojun Ko.</i> Vrag.	282		
<i>Dairen Ko.</i> Afm. for.	1260		
<i>Gulf of Pe Chili. Pei Ho.</i> Belysn. og Afm.;			
Ankring forbudt	2311. 2556. 2863		
<i>Liautung Bugt. Puranchen Ko (Port Adams).</i>			
Gr. fn.	1517		
<i>Gule Hav. Elliot Islands and Approach.</i> Vrag	184		
Korea.		Japan.	
<i>Amunyoku Kan.</i> Afm. for.	2179	<i>Hokushu. Soya Kaikyo. Nijogan.</i> Vrag. . . .	1862
<i>Taidong Kang (Ping Yang Inlet).</i> Afm. forøget	1518	<i>Soya-misaki.</i> Fyr og Taagesign. ødl.;	
<i>Nakasu Bank SV.</i> Dybde	1667	Fyr t.	1399. 2493
<i>Sei Tau (West Islet).</i> Taagesign. for. . .	1668	<i>Todo Shima NV.</i> Rev.	2629
<i>Soi Chong To (Small Green Island).</i> Taage-		<i>Noshapp Zaki</i> Fyr N. Rev.	2494
sign. midl. oph.	1797	<i>Tsugaru Strait. Shirakami Zaki</i> Fyr.	
<i>Chemulpo.</i> Mild. Fyr for.; sl.; Fyr t., Havne-		Taagesign. for.	471
Arb.	791. 2312. 2627	<i>Shiribeshi</i> Distrikt. <i>Iwanai.</i> Fyr t.	1524
<i>Jia Pata.</i> Revs Belig.	1172	<i>Otaru Ko.</i> Pier opf.	2181
<i>Chegutsugu Pata.</i> Skær.	1173	<i>Honshu. Tsugaru Strait. Shiriya Zaki</i> Fyr.	
		Taagesign. midl. oph.; Taagesign. i Orden	239
			1863
		<i>Gulf of Tokyo. Yokohama Bay.</i> Lystd.	
		ind.	946
		<i>Gulf of Tokyo. Uruga River.</i> Fyr midl. sl.	2317
		<i>Mikawa Wan.</i> Skær fn.	1261
		<i>Owari Bay. Irako Channel.</i> Braad rapp.	2557
		<i>Matoya. Anori Zaki.</i> Fyr for.	678
		<i>Ise No Umi. Nagoya Ko.</i> Fyr sl.	2630
		<i>Hamashima Ko. Ko Shima.</i> Fyr t. . . .	793
		<i>Shio Misaki.</i> Sign.-Stat. fl.	472
		<i>Nanao Wan.</i> Rev; Td. udl.; Afm. for. 573.	1176
			2866
		<i>Naikai (Inland Sea). Osaka Approach. Tenpo</i>	
		<i>Zan Fort.</i> Fyr nedl.	316
		<i>Osaka.</i> Fyr for.	379
		<i>Osaka Wan. Kobe Ko.</i> Vrag	2865
		<i>Bisan Seto. Uno Wan.</i> Fyr t.	1085
		<i>Bisan Seto. Ozuchi Jima</i> SØ. Vrag . . .	680
		<i>Mihara Seto.</i> Vrag.	792
		<i>Miyo Shima.</i> Fyr sl.	2180
		<i>Mitarai Seto. Nagameno Sho.</i> Bk. opf.	987
		<i>Suwo Nada.</i> Vrag	2631
		<i>Suwo Nada.</i> Vrag	681
		<i>Shimonoseki Kaikyo.</i> Vrag Belig.	86

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Shimonoseki Kaikyo. Motoyama Zaki.</i>	1866.	<i>Tsushima. Pasadonik Inlet. Rev.</i>	1523
Vrag	2318	<i>Ose. Tsutsu-Zaki. Fyr midl. sl.; t.</i>	475. 794
<i>Shimonoseki Kaikyo. Naka No Su. Gr. fn.</i>	750	<i>Ogasawara Islands. Chichi Jima. Futami Ko</i>	
<i>Shimonoseki Kaikyo. Nakato Shima.</i>		og <i>Hisago Jima S. Oplysn. om Gr.</i>	1669
Fyr t.	422	<i>Chichi Jima. Futami Ko. Horton Shoal.</i>	
<i>Shimonoseki Kaikyo. Koshiki-se. Lystd. udl.</i>	2496	Td. udl.; Td. ind.	1320. 2633
<i>O Seto V.-lige Indløb. Gr.</i>	473	<i>Forfana Øe fn. ej.</i>	2633
<i>O Seto. Shinmachi—Tanokubi. Tel.-Kab.</i>		<i>Okinawa Jima. Naha Ko. Miyegushiku.</i>	
udl.	1864	Td. udl.	795
<i>Omoji Iwa. Fyr for.</i>	679	<i>Miyako Jima. Karimata. Rev.</i>	2497
<i>Bungo Suido. Okinose. Klippe.</i>	1522	<i>Taiwan (Formosa Island). Tansui Ko. North</i>	
<i>Aino Se og Kambei Se. Gr.</i>	1670	Bar. Td. fl.	285
<i>Shikoku. Kanai Zaki. Fyr t.</i>	2495	<i>Hoiren Kan. Fyr t.</i>	87. 476
<i>Kyushu. Nyaku Shima. Iki. Fyrs Belig.</i>	1865	<i>Antau Su. Yashiro Wan. Rev fn.</i>	1521
<i>Hososhima Ko. Fyr atter t.</i>	751	<i>Takau Ko. Td. udl.</i>	858
<i>Toi Misaki. Sign.-Stat. fl.</i>	474	<i>Hoko (Pescadores). Øer og Rev.</i>	2319
<i>Danjo Island (Mc Sima). Gr.</i>	2632	<i>Hoko. Bako Ko (Makung Harbour). Vrag</i>	
<i>Naga Shima Kaikyo V. og Yatsushiro</i>		uskl.	2864
<i>Kai Ø. Rev fn.</i>	284	<i>Hoko (Pescadores) Islands. Tokitsu Sho.</i>	
<i>Yatsushiro Kaiwan. Rev.</i>	682	Fyr t.	2498

Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>England. Advarsel vedr. Undervandsbaade.</i>	896	<i>Italien. Slukning af Fyr.</i>	2183. 2256
<i>Forenede Stater i Nord-Amerika. Rad.-Tel.</i>		Meddelelse ang. Blokade.	2255. 2376
Meddelelser.	1322	<i>N.-lige Atlanterhav. Dampskibsrouter.</i>	1321
<i>Frankrig. Stormvarselsign. for.</i>	88	<i>Rusland. Signal mellem Isbrydere og Dampere</i>	754
Betegn. af Undervandsbaades Tilstedev.		Kendingslys for Grænsevagtskibe	2923
Forbud	753	<i>Tyrkiet. Slukning af Fyr.</i>	2182. 2257
Sign. for Undervandsbaades Øv.	947	Advarsel mod at medføre italienske Under-	
Radiotelegrafisk Vejrmedling	1454	saatter til tyrkiske Havne.	2924
Etabl. af Herziske Taagesign.	2123	<i>Tyskland. Advarselsignal ved Undervands-</i>	
Sign. og Reglem. vedr. Undervandsbaade	2184	baades Øv.	755
		Ny Nat-Stormvarsel-Sign.	859

Karantænebestemmelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Danmark. 423. 477. 1177. 1323. 1400. 1799. 1867</i>		<i>Malta . . . 240. 286. 317. 379. 477. 535. 574. 628</i>	
2070. 2124. 2499. 2634. 2804. 2867		752. 796. 988. 1219. 1400. 1595. 1671. 1799	
		1942. 1992. 2124. 2258	
<i>Færøerne. 1525. 1799. 1942. 2688</i>		<i>Rusland 21. 89. 1032. 1799. 1942. 2070</i>	
		<i>Spanien. 948. 1177. 1219. 1262. 1400. 1671. 1728</i>	
<i>Gibraltar. 1455. 1525. 1595. 1671. 1867. 1942</i>		2070. 2124. 2558. 2634. 2688	
		<i>Sverrig. 379. 535. 574. 1086. 1262. 1455. 1799</i>	
<i>Grøkenland. . . 1455. 1595. 1671. 1728. 1799. 1867</i>		1867. 2070. 2124. 2441. 2925	
		Karantæne-Station	683
<i>Holland. 988. 1086. 1177. 1323</i>		<i>Tunis. 186. 379. 1400. 1455. 1992. 2070. 2258</i>	
<i>Italien. 89. 186. 286. 535. 752. 796. 897. 948</i>		2320. 2441. 2634. 2688. 2867. 2925	
988. 1086. 1177. 1525. 1595. 1728. 1799		<i>Tyskland 1799</i>	
1867. 2558. 2741		<i>Østerrig-Ungarn 1799</i>	

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	Side.		Side.
<i>Canada</i>	232	<i>Holland</i> ..	14. 20. 28. 36. 44. 58. 64. 86. 118. 128
<i>Danmark</i>	1. 15. 29. 45. 59. 65. 171. 435		134. 178. 192. 214. 232. 242. 332. 342
<i>England</i> ...	4. 14. 20. 28. 36. 44. 50. 58. 64. 72		386. 406. 434
	80. 86. 94. 102. 112. 118. 128. 134. 142	<i>Japan</i> .	44. 72. 102. 118. 154. 184. 232. 300. 352
	148. 154. 162. 170. 178. 184. 192. 202		434
	214. 222. 232. 242. 252. 262. 272. 282	<i>Norge</i>	36. 44. 142. 178. 214. 378
	292. 300. 312. 322. 332. 342. 352. 360	<i>Sverrig</i>	86. 272
	378. 386. 398. 406. 414. 424. 434. 442	<i>Tyskland</i> ..	14. 20. 36. 50. 80. 102. 148. 170. 192
<i>De Forenede Stater i Nord-Amerika</i> ..	86. 118. 232		202. 214. 222. 232. 252. 262. 282. 300
	252. 398		312. 342. 352. 378. 398. 424. 434. 442
<i>Frankrig</i>	14. 50. 94. 128. 154. 202. 242. 300	<i>Østerrig</i>	44
	332. 360		

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 3. Januar 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enerforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemallestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

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

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

Tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon Nr.
6 og 4106.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmø.

Telefon 229.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fredericia, der maaler 23⁸⁰/₁₀₀ Brutto-, 19²²/₁₀₀ Netto Register Tons, er til Salg ved Henvendelse til Fjeren.

Skipper L. N. Løysemos,
Fredericia.

Skib til Salg.

Jagt „Karoline“, 32⁶¹/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, bygget 1899, laster 70 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører L. Samuelsen,
Mariager.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65⁷¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 145 Tons Dødvægt, er paa Grund af Forerens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer R. Albertsen, Strynø pr. Rudkøbing, eller til Skibshygmester A. Jensen, Øksenhjerg, Svendborg.

Skib til Salg.

Galease „Freja“, der maaler 39¹⁴/₁₀₀ Netto Tons, bygget 1900. Klasse 3.3.11. Fransk Veritas, er billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Nærmere Oplysninger hos

F. Petersen,
Danmarksgade, Marstal.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Bestyrelsen.

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

JOHN WATT & Co.,

LTD.,

HULL & GRIMSBY.

Ship Brokers & Chartering Agents,

Bunkers supplied at all
Humber Ports.

Telegraf-f „BALTIC HULL“.
Adr.: „BALTIC GRIMSBY“.

Hypotheklaan

i 1 Klasses skandinaviske Dampskibe bevilges. Nærmere Oplysninger ved

JOH. WESMANN
Kristiania.

Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, 10 Aar gl., 34 Reg.-Tons, lader 75 Tons dw., godt udhalet i alle Maader, skal sælges ved Skipper A. P. Jacobsen, Rudkøbing.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Officielle Bekendtgørelser.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

udsendes paa Togt den 1. April. Selvskreven Ansøgning indsendes inden 1. Marts, Adr.: Højbroplads 6, København. Ansøgningen skal indeholde Elevens Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Endvidere Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest ogsaa for Syn og Farvesans m. m.

Elevens skal være mellem 14 og 18 Aar.

Alt om Bord er frit; Uniformen betales med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen sendes 1ste Marts. Antages Ansøgeren vil han faa tilsendt et Sæt Tøj.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-klædningen.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 235. Østersøen mellem Langeland og Dars. Maalestok 1:130,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 116. Østersøen mellem Langeland og Dars.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 239. Island og Færøerne. Maalestok 1:1,200,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 225. Islands Sydkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1911. Maalestok 1:250,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 226. Islands Sydkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik. Maalestok 1:250,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 233. Islands Vestkyst. Snæfellsjøkull—Kap-Nord. Maalestok 1:250,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 3,00, paa Papir Kr. 2,50.

Kort Nr. 334. Islands Vestkyst. Faxe Bugt. Maalestok 1:250,000. Pris: Kortlærred Kr. 1,50 paa Papir Kr. 1,00,

Annuleret er:

Kort Nr. 55. Island og og Færøerne.

Kort Nr. 114. Island med omgivende Dybder.

Kort Nr. 87. Islands Vestkyst. Faxe Bugt.

Kort Nr. 46. Den islandske Kyst fra Snefjelds-Jøkel til Kap Nord.

Kort Nr. 198. Islands Sydkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik.

Kort Nr. 225. Islands Sydkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1908.

Kjøbenhavn, den 3. Januar 1911.

Efter i en Række af Aar at have arbejdet under meget vanskelige Forhold, ser det jo heldigvis nu noget lysere ud for Skibsfarten. Det synes som Bølgedalen er naaet, og som om opadgaende Tider atter er i Vente, og saadanne kan saa sandt nok tiltrænges. Allerede ved Begyndelsen af Aaret 1910 viste der sig svage Tegn til Bedring, idet Beretninger fra flere store Havnesteder lød paa, at Trafiken i disse var voksende, og at der begyndte at komme mere Liv i Skibbyggeriet igen. De Forventninger, med hvilke Skibsfarten gik det ny Aar i Møde, er jo heller ikke ganske blevet skuffet, idet Efterspørgslen efter Tonnage har været jævnt voksende og navnlig henimod Aarets Slutning har taget mere Fart. Fragtmarkedet har som Følge deraf været fastere, og mange Skibe har opnaaet bedre Fragtrater, end der har været kendt i adskillige Aar. Dette gælder ikke alene Dampskibene, men ogsaa Sejlskibene, om end maaske særlig de større; saaledes skriver »Shipp. Gaz.« for kort Tid siden, at Skibe med 3,000 Tons Bæreevne for Tiden opnaar 500 £ mere i Fragt for en Rejse udefter, end der har været naaet i lange Tider, og at Befragtere og Mæglere har kæmpet om Skibe.

Det maa jo i høj Grad ønskes, at den saaledes begyndte Bedring i Forholdene maa vise sig at være af en blivende Natur og yderligere maa udvikle sig. Hvad der kunde bidrage hertil, var jo, foruden et godt Høstudbytte i de store kornproducerende Lande og en livlig Handelsomsætning, mere rolige og stabile Arbejdsforhold. Strejker og Trusler om Strejker hører desværre snart til de dagligdags Begivenheder og fremkalder Usikkerhed i mange Forhold, som berører Skibsfarten. Truslen om en international Sømandsstrejke er Gang paa Gang dukket op i det forløbne Aar, og hvorvel dette Spøgelse endnu synes noget fjærnt og maaske slet ikke kommer til Syne, saa er der dog ingen Tvivl om, at der paa mange Steder, baade herhjemme og i Udlandet, arbejdes ihærdigt paa Truslens Virkeliggørelse og saas megen ond Sæd. Der forhandles jo ogsaa om Overenskomster, baade her og der, og det maa haabes, at Besindigheden maa sejre i alle Parters velforstaede Interesse, saa en saa ødelæggende og baade for Redere og Søfolk kostbar Kalamitet som en stor Sømandsstrejke maa undgaas. Navnlig maa det haabes, at den besindigere Del blandt Søfolkene maa kunne tage Ledelsen, saa der kun opstilles rimelige og gennemførlige Krav, og ikke mindre maa det haabes, at de bedre Tider vil give Rederne Lyst og Evne til at imødekomme alle rimelige Ønsker baade fra deres Skibsofficerers og Mandskabers Side, saa at unyttige Stridigheder undgaas og alle Chancer, som de bedre Tider maatte bringe, kan udnyttes ved et roligt og uforstyrret Arbejde. For Danmarks Vedkommende bør det erindres, at der paa den sidst afgaaede Søfartsministers Initiativ er nedsat et Udvalg til at revidere visse Dele af Søloven, hvoriblandt netop Afsnittet om Mandskabets Forhold. Der turde derfor være Grund til at afvente, hvilke Resultater dette Udvalgs Arbejde vil bringe.

Ved at se tilbage paa det svundne Aar for at genkalde i Erindringen nogle af de vigtigste Begivenheder, som har haft Betydning og Interesse for dansk Skibsfart, kan vi først minde om, at Loven om Tilsyn med Sejlskibe

traadte i Kraft i sin Helhed den 1. Januar 1910; paa det nærværende Tidspunkt skulde saaledes alle Sejlskibe have været underkastet Syn. — Den 16. Februar mistede Det østasiatiske Kompagni en af sine store Dampere »Cambodia« under Forhold, der i høj Grad maatte vække Beklagelse; den forliste totalt i Nærheden af Arendal, hvorved seksten Mand af Besætningen tilsatte Livet, medens tretten Mand reddedes ved nogle norske Sømands kække Optraeden. — Den 24. Februar afholdtes der en skandinavisk Skibsførerkongres i Stockholm, ved hvilken Skibsførere fra Danmark, Norge, Sverig og Finland var samlet. Der udarbejdedes Love for et Samarbejde mellem de skandinaviske Skibsførerforeninger med den Tanke for Øje at hæve Standen, at finde Midler til at haandhæve den fornødne Disciplin om Bord i Skibene, virke for et godt Forhold mellem de forskellige Klasser inden Borde og for Oprettelsen af frivillige Sømandshøjskoler m. m.

Den 9. Marts forelagde Ministeren for offentlige Arbejder det velkendte Lovforslag om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster, i Folketinget. Broen skulde eventuelt være en Svingbro med Gennemsejlingsaabninger, hver paa 44 Meters Bredde, eller ogsaa en saakaldt Løftebro, hvis bevægelige Del kunde løftes 33 Meter i Vejret, med en Gennemsejlingsaabning paa 75 Meter. Paa Forslag af Søfartsministeren var man enedes om forskellige Foranstaltninger til Sikring af en saavidt mulig farefri Gennemsejling af Broen, saasom en Læmole, Slæbedampere, god Belysning, søkyndigt Opsyn m. m., og det var paatænkt at gøre Statsbanerne ansvarlig for al uforkyndt Skade paa Skib og Ladning, som desuagtet maatte ske. Den 8. April forkastede Tinget imidlertid til al Held for Skibsfarten Forslaget om at bygge Broen, og skulde Landets Trafikforhold til sin Tid med fornyet Styrke fremsætte Kravet om en fast Forbindelse paa dette Sted, maa det haabes, at man endnu en Gang vil tage under alvorlig Overvejelse enten at vælge saa høj en Bro, at Skibene uhindret kan sejle under den eller en Tunnel, selv om et saadant Anlæg maa blive en hel Del dyrere.

I Dagene den 23., 24. og 25. Juni afholdtes der her i Kjøbenhavn en skandinavisk Fiskeri-Motor Kongres, der bl. a. ved oplysende Foredrag skulde illustrere, hvilken uhyre Udvikling der i de senere Aar er foregaaet paa Motoromraadet og henlede Opmærksomheden paa, at Eksplosionsmaskinens Anvendelse, navnlig paa Havel, maaske har en hidtil uanet Fremtid for sig. For Tiden er jo store Skibe med denne Slags Maskiner under Bygning baade herhjemme og i Udlandet. — Den 1. Juli forefaldt en for den danske Skibsfart betydningsfuld Begivenhed, idet Ministeren for Handel og Søfart W. H. O. Weimann sammen med det hele Ministerium af politiske Grunde indgav sin Dimission, og under den 5. samme Maaned udnævntes Grosserer O. B. Muus til Minister for Handel og Søfart. Der blev kun forundt Danmarks to første Søfartsministre en saare kort Virkelid. Vi vil oprigtig haabe, at Skæbnen vil være den ny Søfartsminister mere gunstig i denne Retning; det kræver Tid at faa det behørigt Indblik i Søfartens mange og vidtforgrenede Interesser, saa der kan virkes med fuld Forstaaelse af disse til Gavn for et Erhverv, der er saa betydeligt, at dets Brutto Indtægt ved Fart paa Udlandet, i det sidste Aar for hvilket der foreligger Op-

gørelse, nemlig i 1909, har udgjort c. 74. Millioner Kroner.

I den korte Tid, der er forløbet siden Rigsdagen i Efteraaret traadte sammen, er det lykkedes Søfartsministeren at gennemføre en Lov om Ændringer i Tilsynsloven med Dampfartøjer, hvis Konsekvenser, som alt antydet i vort sidste Nummer af Bladet for 1910, muligvis vil kunne faa en ikke ringe Betydning ogsaa for den væsentligste Del af Sejlskibstonnagen. Endvidere har Ministeren den 9. November forelagt et nyt Lovforslag i Landstinget om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m., hvis Vedtagelse er varmt anbefalet af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Et længe næret Ønske blandt Søfolk synes nu at skulle gaa i Opfyldelse i en nær Fremtid, idet Indenrigsministeren den 16. December har forelagt et Lovforslag i Folketinget om fraværende Søfolks Stemmeret.

Af betydningsfulde Begivenheder indenfor vore Dampskibsrederier kan nævnes Udvidelsen af Det østasiatiske Kompagnis Aktiekapital med 10 Millioner Kroner, fra 15 til 25 Millioner, hvoraf et Konsortium med Sæde i Paris overlager ny Aktier for 8½ Millioner, medens Aktier for 1½ Millioner Kroner overtages af ældre Aktionærer herhjemme. Kompagniets Bestyrelse havde allerede i nogen Tid af Hensyn til dets paa alle Omraader — Handel, Skibsfart og Industri — stadig stærkt voksende Forretning haft sin Opmærksomhed henvendt paa en saadan Udvidelse af Kapitalen. Forøgelsen skal efter Forlydende særlig bruges til Udvidelse paa de forskellige Omraader, hvor Udsigterne har vist sig gunstige. Kompagniets Flaade vil bl. a. blive udvidet med flere store og moderne Skibe til de oversøiske Ruter. En anden betydningsfuld Begivenhed indenfor vore Dampskibsrederier, men desværre ikke af glædelig Natur, er Sammenbruddet af de Fiskerske Dampskibsselskaber. De herhen hørende Forhold vil dog være i saa frisk Erindring, at der ingen Grund er til at komme nærmere ind derpaa ved denne Lejlighed. Driften af Selskabernes Skibe foregaar nu for de trettens Vedkommende under Ledelse af Det Forenede Dampskibsselskab, for de ni under Ledelse af Firmaet C. K. Hansen og de fem under Ledelse af Firmaet Torm. Skibene vil saaledes til Held for det til dem knyttede store Personale blive bevaret for det danske Flag, og det maa haabes, at de bedre Tider, som Skibsfarten nu synes at gaa i Møde, ogsaa maa komme denne Del af vor Handelsflaade til gode.

Af Mænd, som har været knyttet til Skibsfarten eller paa anden Maade har haft Betydning for den, kan nævnes som afgaaet ved Døden i Aarets Løb: Dispatchør J. S. Middelboe og Lederen af D. F. D. S's Passagerlinie paa New York C. W. Møller samt af Tjenestgørende eller forhenværende Kaptajner i Det Forenede J. P. Oest-Jacobsen, H. C. Christensen, H. Bønnelykke, T. H. T. Bjørn Rasmussen, H. P. F. Thomsen, V. Olsen, og Th. Thomsen, endvidere Leder af Vesterø Redningsstation paa Læsø N. P. Friis, samt Kaptajn N. H. Fischer af Fanø.

25 Aars Jubilæum. Den 1. Januar d. A. var det 25 Aar siden Direktør Carl Will overtog Ledelsen af »De private Assurandører« sammen med Kapl. C. Schmiegelow, der imidlertid for nogle Aar siden

trak sig tilbage fra Forretningerne, hvorefter Will ene har været den ledende Chef for dette store Søassurance-selskab.

I Oktober 1865 fik Carl Will Ansættelse paa Edv. Hvidt & Søns Kontor, hvor hans Foresatte, afdøde Edv. Hvidt og L. N. Hvidt, hurtigt opdagede den unge Lærings betydelige Evner. Hr. Will har altsaa nu arbejdet i 45 Aar i samme Selskabs Tjeneste, deraf de sidste 25 Aar som Direktør, efter forud at have gennemgaaet de forskellige Grader som Lærling, Kontorist og Prokurist. Selskabet har i disse mange Aar hævdet sig som det betydeligste og et af de fineste og kulanteste Assurance-selskaber her i Norden, og Will kan saaledes se tilbage paa sin mangeaarige Virksomhed i Selskabets Tjeneste med Tilfredshed. At man ogsaa paa mange andre Maader har lagt Beslag paa Direktør Wills Evner og store Arbejdsdygtighed er en Selvfølge. Der har været betroet Hr. Will adskillige ærefulde Hver gennem de mange Aar, og som Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart staar han nu som den danske Søfarts første og højtansete Tillidsmand.

Sø- og Handelsretten afsagde i den forløbne Uge følgende Domme:

Rhederisyndikatet frifandtes i en Sag anlagt mod det af Firmaet Bjørch-Jensen, her, til Betaling af Proviant leveret til Dampskibet »Boscia« (Dampskibsselskabet Dan).

Den svenske Skonnert »Niels Juel« af Smögen tilkendtes en Erstatning paa 414 Kr. i Anledning af et Sammenstød den havde den 10. Juli 1910 med Skonnert »Ida« af Halmstad.

Rederiet for Dampskibet »Ydun« af Liverpool tilkendtes Kr. 22,500 for Bjergning af Dampskibet »Ella-ston« den 4. Oktober 1910. Øst for Gotland.

Rederiet for Damperne »Grani« og »Smiril« J. Mortensens Efterfølger, Færøerne, tilkendtes 8.000 Kr. med Renter fra 2. Maj d. A., til Betaling sker, for Bjergning af Dampplawleren »Gudrun« af Esbjerg, der den 24. Maj 1909 strandede paa Færøerne. Den hjergede Dampere havde i Forvejen betalt 2.000 Kr.

Den 10. November 1910 paasejlede svensk Skonnert »Alfhild« Knippelsbro, hvis Maskineri nægtede at fungere.

Begge Parter frifandtes for Ansvar for Paasejlingen, men »Alfhild« tilkendtes Kr. 87.60 i Erstatning for Op-hold. (Ritz. Bur.)

Det østasiatiske Kompagni har i Følge »København« i disse Dage hos Burmeister & Wain bestilt to 7.000 Tons Dampere, der skal anvendes til Farten paa Østasien. Det ene Skib skal afleveres i Oktober, det andet i November Maaned.

Koleraen. Gesandtskabet i St. Petersborg med-deler Udenrigsministeriet, at St. Petersborg officielt er erklæret kolerafri.

Franske Sømandsstrejker.

(Indberetning til Udenrigsministeriet fra Volontør ved Generalkonsu-latet i Paris Greve E. Reventlow, dat. den 10. September 1910).

Den Hyppighed, hvormed der i de senere Aar i de forskellige franske Havnestæder er udbrudt Sømandsstrejker, har ikke kunnet andet end vække interesseret Op-mærksomhed ogsaa udenfor Frankrigs Grænser.

Det er navnlig Marseille's Havn, der hjemsoeges af ofte meget langvarige og alvorlige Konflikter, og disse bliver særlig virksomme derved, at de i Reglen forekommer om Foraaret, netop paa den Tid, da den store Frugteksport fra Algier til Frankrig finder Sted. At dette nationalt set har haft en skæbnesvanger Betydning for denne Havn, ses deraf, at medens i 1906 Handelen paa Marseille under fransk Flag overgik Handelen under fremmede Flag med 362,000 Tons, saa staar det nationale Flag i 1909 tilbage for fremmede Nationers med 337,000 Tons.

Den franske Handelsflaades svigtende Evne til at staa sig i Konkurrencen med de fremmede Flaader er imidlertid ikke et for Marseille's Havn specielt Fænomen. Jeg skal saaledes anføre, at medens Frankrig i Begyndelsen af forrige Aarhundrede paa Søhandelens Omraade var Englands eneste og dertil virksomme Konkurrent og endnu saa sent som i 1888 indtog Pladsen som Nr. 2 blandt de søfarende Magter, saa er dette Forhold i de sidste to Tiaar undergaaet en væsentlig Ændring. Frankrigs Handelsflaade staar nu, efter de senest af Bureau Veritas offentliggjorte Statistiker, tilbage for Englands, Tysklands, De Forenede Staters og Norges Flaader.

Denne Dekadence skyldes naturligvis forskellige samvirkende Omstændigheder, saasom de forholdsvis ugunstige Vilkaar for de franske Skibbyggere, der ikke har saa billig Adgang til Raamaterialer som de tyske og engelske, Vanskelighederne for Rederne ved at skaffe sig billig Kapital mod Sikkerhed i Skibsmateriel etc. Hovedaarsagen maa imidlertid søges i Rekruteringsvanskelighederne. Selvfølgelig spiller her som paa næsten alle Omraader Befolkningens Aftagen ind, men det er dog navnlig den ved de hyppige Konflikter mellem Redere og Søfolk skabte Uro og Utryghed, der i de senere Aar har virket lammende paa Flaadens Udvikling. I ingen anden Gren af Erhvervslivet staar Arbejdsgivere og Arbejdere mere uforsonligt overfor hinanden end indenfor Handelsmarinen, og den tilsyneladende Uforenelighed af disse to Faktorer's Interesser har paa intet Omraade haft — og nødvendigvis maattet have — saa skæbnesvangre Følger som netop her, hvor under en Konflikt saa store Værdier staar paa Spil.

Det vil derfor maaske ikke være uden Interesse at komme ind paa en nærmere Omtale af disse Strejker, deres Karakter, Aarsager o. lign., samt af de Midler, hvormed man søger at bekæmpe dem. De franske Søfolks Stilling er imidlertid i særlig Grad historisk bestemt. For at kunne dømme om Berettigelsen af de af dem ovenfor Rederne fremsatte Krav, er det nødvendigt at gøre sig deres hele ejendommelige Stilling klar. Jeg skal derfor tillade mig først, til Belysning af det følgende, at meddele nogle korfattede historiske Oplysninger vedrørende den franske Sømandsstand.

Denne indtager, som ovenfor sagt, en Særstilling, idet Rekruteringen af Handelsflaaden er undergivet et helt System af Regler. Søfolkene maa for at kunne udøve deres Profession lade sig »indrullere« og falder derved ind under de for »les inscrits maritimes« (Søindrulleringen) gældende Regler. Paa den anden Side er Rederne bundet til i det væsentlige kun at antage indrullerede Søfolk.

Den nuværende Ordning er Resultatet af en Udvikling, der gaar tilbage til Ludvig den XIV's Tid. Grunden til hele den store Institution »l'inscription maritime« — der paa en ejendommelig og enestaaende Maade kombinerer Rekruteringen af Krigsflaaden og Handelsflaaden — lagdes ved en i Aaret 1668 af Colbert udgiven Ordonnans. Det var navnlig de Vanskeligheder, hvormed det var forbundet at skaffe Bemanding til Krigsskibene, der foranledigede Udstedelsen af denne. Medens Rekruteringen af Landhæren foregik med Lethed, maatte man hyppigt, naar det galdt Bemandingen af Skibene, gribe til saa hensynsløs en Fremgangsmaade — le système de la presse (Presning) — som pludselig at afspærre Havnene og tvinge de Sømand, der forefandt sig, til at lade sig hverve. Ovennævnte Ordonnans gav imidlertid Tilsagn om, at dette

System ikke mere vilde blive anvendt. Den anordnede Førelsen af Lister, paa hvilke alle Sømand blev opført, inddelt i tre Klasser, der skiftevis og et Aar ad Gangen maatte gøre Tjeneste paa Kongens Skibe. Til Gengæld blev der tilstaaet de saaledes indrullerede Søfolk »les inscrits maritimes«, forskellige Fordele, saasom Frihed for Skatter, Eneret til Navigation, Begunstigelse med Hensyn til Kystfiskeriet etc.

Colberts Ordonnans er blevet efterfulgt af en talrig Mængde Love og Ordonnanser, der efterhaanden ordner de indrulleredes Pligter og Rettigheder, men hvis enkelte Bestemmelser imidlertid nærmest kun har historisk Interesse. Det vil dog være rigtigt at nævne Dekretloven af 24. Marts 1852, indeholdende Straffe- og Disciplinarestemmelser for Handelsmarinen. I denne Lov betegnes den Sømand, der nedlægger sit Arbejde om Bord, som Desertør. Desertation straffedes med ret høje Fængselsstraffe i Forbindelse med tvungen Indkaldelse til Tjeneste i Flaaden. Nævnte Dekretlov er blevet modificeret ved Love af 1898 og 1902. Straffen for Desertion er nu i Følge Loven af 1898, hvis Skibet ligger i fransk Havn, og Sømanden ikke indfinder sig igen inden 48 Timer, Fængsel, varierende fra en Maaned til et Aar.

Hele Institutionen »l'inscription maritime« er endelig blevet reorganiseret ved Loven af 24. December 1896, som i § 1 bestemmer, at enhver fransk eller naturaliseret fransk, der er Sømand af Erhverv, falder ind under »l'inscription maritime«. Ved § 5 fastsættes det, at de indrullerede Søfolk fra deres fyldte 18de til deres fyldte 50de Aar skal være de i Loven anordnede, særlige militære Pligter, underkastet, hvorhos der gives nærmere Regler om de Indrulleredes Tjenestetid. Denne varer syv Aar, deraf fem Aars aktiv Tjeneste og to Aars Disponibilitet. I Realiteten gør den Indrullerede dog kun aktiv Tjeneste i tre Aar, og der er endog Tale om at nedsætte dette Tidsrum til to Aar i Overensstemmelse med de for Hæren gældende Regler.

Som en Kompensation for de »les inscrits maritimes« paahvilende militære Pligter, er der som alt antydnet bleven dem tilstaaet en Del særlige Rettigheder. Jeg skal nedenfor i Korthed gennemgaa nogle af de vigtigste herhen hørende Love.

Iblandt disse maa i første Række nævnes Lov af 21. September 1793. Ved denne Lov forbeholdes Kystfiskeriet for de indrullerede Søfolk. Endvidere forbeholdes Handelsforbindelsen mellem Frankrig og Kolonierne det franske Flag med den yderligere Forpligtelse, at alle Officerer om Bord samt tre Fjerdedele af Mandskabet skal være franske Statsborgere. Sidstnævnte Bestemmelse er senere bleven modificeret saaledes, at Antallet af de ved Maskinen ansatte Fremmede ikke maa overstige én Fjerdedel af det hele ved Maskinen beskæftigede Personel.

Imod denne Protektionisme er der fra forskellige Sider rejst Modstand. Ved de hyppige Strejker af indrullerede Søfolk foraarsages der meget alvorlige Forstyrrelser i Handelen paa de franske nordafrikanske Besiddelser, for hvilke Bestemmelserne om Flagets Monopol, i Lov af 1793 ved en Lov af 1889, er bleven udvidet til at gælde. Misfornøjelsen med de bestaaende utrygge Tilstande blev efterhaanden saa stærk, at der den 25. Maj 1909 under Trykket af den ved en Strejke i Marseille fremkaldte prekære Situation blev forelagt et Lovforslag, hvis Art. 1 gav Tilsagn om, at under exceptionelle Omstændigheder ved Dekret midlertidigt at sætte de franske Rederiers Eneret til Farten mellem Algier, Korsika og Moederlandet ud af Kraft. Dette Forslag, der bekæmpes baade af Reder, Protektionister og Socialister, og som vakte Betænkelighed paa Grund af de Uroligheder dets Bestemmelser's praktiske Gennemførelse i Strejketilfælde vilde kunne foranledige, blev efter bevægede Forhandlinger vedtaget som Lov den 20. Juli 1909. Under Debatten, der gik forud for Vedtagelsen, blev det med stor Styrke fra Redernes Side hævdet, at en Adgang til at sætte Be-

stemmelserne om de nationale Rederiers Monopol ud af Kraft retfærdigvis burde være ledsaget af en Adgang for disse til at sætte sig ud over de i Loven af 1793 indeholdte Bestemmelser angaaende Mandskabets Nationalitet for derved virksomt at kunne tage Konkurrencen op med fremmede Rederier.

I sin Art. 2 fastsætter nævnte Lov endvidere, at der skal oprettes en permanent Voldgiftsdomstol til Afgørelse af Stridigheder mellem Redere og Mandskab. Denne Voldgiftsdomstol er nu organiseret ved Dekret af 19. Marts 1910. Eventuelle Stridigheders Forelæggelse for Voldgiftsdomstolen er ikke obligatorisk, men det fastsættes, at Justitsministeren har Pligt til, selv om de Interesserede ikke gør nogen Henvendelse til Domstolen, selv at tage Initiativet og henstille til denne at tilbyde Mægling, som det staar de Paagældende frit for at modtage eller afslaa. Man har dog endnu ikke gjort Brug af den i Lov af 20. Juli 1909 givne Adgang til midlertidigt at ophæve Flagets Monopol, ligesom Voldgiftsdomstolen endnu ikke er traadt i Funktion.

Der er foruden de nævnte Bestemmelser endnu en hel Række Love, der sikrer de indrullerede Søfolk forskellige Goder. Saaledes har det siden 1807 været fastsat, at en Sømand, der bliver syg paa en Rejse eller kommer til Skade i Tjenesten, skal plejes og behandles, eventuelt hjemsendes paa Rederiets Bekostning. Han oppebærer i sidste Fald sin Hyre i et Tidsrum af højst fire Maaneder, regnet fra hans Landsættelse. Denne Artikels Bestemmelser er dog ogsaa, i Modsætning til de nedenfor angivne Love af 1898 og 1908, anvendelige til Fordel for ikke indrullerede Søfolk og principielt i alle Fald, Søfolk af fremmed Nationalitet.

Ved Lov af 21. April 1898 er der endvidere oprettet en »Caisse nationale de prévoyance«, (Forsikringsfond) til hvilken de indrullerede Søfolk og Rederne bidrager med henholdsvis 0,75 pCt. og 3½ pCt. af Hyren. Staten yder et aarligt Bidrag paa c. 13 Millioner. I Henhold til denne Lov har enhver fransk Sømand, der bliver tjenstdygtig som Følge af Ulykkestilfælde, Ret til en aarlig Understøttelse, — »demi-solde d'infirmité« (Halvsold paa Grund af Svagthed) — og saadanne Personers Enker erholder ligeledes en vis Hjælp.

Ved siden af »Caisse de prévoyance« eksisterer der en »Caisse des Invalides de la Marine« (Invaliddefond for Søfolk), hvis Oprettelse skyldes Colberts Initiativ. Denne Invalidestøttelse er bleven fuldstændig reorganiseret ved Lov af 14. Juli 1908, der fastsætter, at enhver indrullet Sømand, der har sejlet i 300 Maaneder, efter sit fyldte 50de Aar har Ret til en Pension, kaldet »demi-solde«, varierende fra 360 Fres. til 516 Fres. aarlig. Det er her ligeledes Søfolkene og Rederne, der yder Tilskud, hvis Størrelse svarer til henholdsvis 5 pCt. og 3 pCt. af Hyren. Endelig yder Staten Bidrag til »Caisse des Invalides«. For 1910 er dennes Udgifter anslaaet til 23,602,748 Fres., af hvilket Beløb de 16 Millioner udgør Statens Tilskud. Understøttelse fra de to sidstnævnte officielle Understøttelseskasser kommer dog, som ovenfor nævnt, kun franske Undersaatter til Gode, og ikke fremmede Søfolk, der maatte være forhyret med fransk Skib.

I hvor høj Grad de indrullerede Søfolk med Hensyn til Pensionering indtager en privilegeret Stilling, ses bedst ved en Sammenligning mellem Bestemmelserne i nysomtalt Lov af 14. Juli 1908 og Bestemmelserne i Lov af 5. April 1910 angaaende Landarbejdere. Minimum af den til de indrullerede Søfolk givne aarlige Understøttelse udgør 360 Fres., og denne Understøttelse opnaas, naar vedkommende Sømand fylder 50 Aar, samt har sejlet i 25 Aar. Den i Henhold til Lov af 5. April 1910 meddelte Understøttelse er betydelig ringere: dens Størrelse afhænger af de gjorte Indbetalinger, og Staten yder først sit fulde Tilskud, naar vedkommende Person har fyldt 65 Aar og gjort 30 Aars Indskud. Sammenligner man de Byrder, de to nævnte Love paalægger henholdsvis Redere og andre Arbejdsgivere, vil man se, at medens sidstnævnte

Kategori kun har at erlægge 9 Fres. aarlig pr. Arbejder, maa Rederne i samme Tidsrum erlægge gennemsnitlig 36 Fres. pr. Matros. Hertil kommer saa yderligere et aarligt Bidrag paa gennemsnitlig 42 Fres. pr. Matros, som Rederne maa afgive til »Caisse de prévoyance«.

Som en Lov, der sikrer Søfolkene store Fordele, maa endelig nævnes Lov af 17. April 1907. Denne Lov fastsætter blandt andet, at Søfolkene har Ret til gennemsnitlig en Fridag om Ugen: det paabydes at give Besætningerne paa Handelsskibene mindst lige saa god Ernæring som den, der gives Besætningerne paa Flaadens Skibe: det anordnes, at ethvert Handelsskib før Afrejsen skal besøges af en af Staten ansat kontrollerende Embedsmand. Et Lovforslag, der end yderligere begunstiger Søfolkene, og bl. a. paabyder Lægeundersøgelse af Besætningen før hvert Handelsskibs Afrejse, er indbragt i Kammeret i Foraaret 1910, men endnu ikke vedtaget.

(Sluttes).

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet i de sidste 14 Dage været, og er fremdeles, yderst mal, og naar undtages enkelte Kornlaster fra Danmark til Kontinentet og enkelte Islaster fra Østnorge, er der ikke gjort Forretninger, saa at den fremkomne Tonnage oplægges af Mangel paa Beskæffigelse. Aaret 1910 slutter saaledes i Lighed med sine nærmeste Forgængere med Mangel paa Fragter.

Returfragter Vest fra er der ligeledes vedvarende Mangel paa, særlig for de større Sejlere, som af Mangel paa Kullaster til danske Havne anbringes i Mellemrigsfart og dels til Norge og Tyskland.

Fra Sø og Land.

Bog Navigationsskole. I den nu afsluttede 3dje Eksamenstermin bestod 4 Elever den almindelige Styrmandseksamen.

I 2den Afdeling bestod 5 i Navigation, 7 i Geografi og Vejrlære, 4 i Engelsk og 6 i Søret og Handelsvidenskab.

Omkommen dansk Sømand. Landskrona, 19. December. (Ritz, Bur.) Blandt de Omkomne ved den her hjemme-børende Dampner »Cedric«s Forlis er Letmatros H. A. Petersen fra Helsingør.

Livsforikringsvæsnen. I 1908 betales der i Livsforikringspræmier godt 20 Millioner Kr. af Personer i Danmark.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa ¼ Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. **Shagtabakker** i Blikdaaser eller Tinfolio. **Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.**
Faae hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i**A. Chr. Bertelsens**

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
 bert, afg. Pillau 1./1. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Havre
 31./12. — Algarve, Borries, ank. Marseille 31./12. — Anglo
 Dane, Wiencke, afg. Arendal 29./12. Nord paa. — A. N. Han-
 sen, Kruse, afg. Dunkerque 1./1. til Grimsby. — Antwerpen,
 Steffens, ank. Antwerpen 30./12. — Arkansas, Petersen, afg.
 Kristiania 20./12. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Palermo
 31./12. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 31./12. for Ant-
 werpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 31./12.
 — Beira, Lunge, ank. hertil 28./12. — C. F. Tietgen, Thom-
 sen, ank. hertil 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gi-
 braltar 1./1. for Cadiz. — Christjan IX. Holm, afg. herfra
 29./12. til London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 29./12.
 — Douro, Søberg, ank. Libau 30./12. — Esbjerg, Strufve, ank.
 Reval 1./1. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 1./1. hertil.
 — Frederik, Nellemann, afg. herfra 31./12. til Pillau. — Ga-
 ronne, Kronmann, ank. hertil 1./1. — Georgios I, Sørensen,
 afg. herfra 1./1. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil
 20./12. — Hengest, Munk, ank. hertil 2./1. — Hjelm, Kyl-
 lesbeck, ank. hertil 31./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank.
 Genua 30./12. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 1./1. her-
 til. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 2./1. for London. —
 Kiew, Jørgensen, ank. hertil 29./12. — Kentucky, Andresen,
 afg. Filadelfia 1./1. hertil. — Kursk, Gommessen, ank. Bordeaux
 26./12. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 29./12. — Loire,
 Craignou, ank. Rochefort 1./1. — Louise, Larsen, afg. Cuxhafen
 28./12. til Swansea. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./12.
 — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 31./12. — Moskov,
 Jousen, afg. London 30./12. til Newcastle. — Morsa, Sørensen,
 afg. Lissabon 29./12. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Kon-
 stantinopel 27./12. — Nordjylland, Petersborg, ank. Riga
 26./12. — O. B. Suhler, Jacobsen, ank. Dunkerque 29./12. — Omsk,
 Harder, ank. hertil 28./12. — Oskar II, Hempel, ank. hertil
 8./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 30./12.
 til Kristiania. — Perm, Gotthardt, ank. London 28./12. —
 Pregel, Iversen, afg. herfra 27./12. til Bordeaux. — Saga, Wi-
 berg, afg. Antwerpen 1./1. til Riga. — Seine, Damp, ank. Bor-
 deaux 21./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 28./12. til
 New York. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 1./1. Syd paa. —
 Tyrol, Thaning, ank. hertil 2./1. — United States, Gotsche, afg.
 New York 29./12. til Kristiansand. — Viking, Meyer, ank. hertil
 1./1. — Hans Gude, afg. Stettin 23./12. til Manchester. —
 Vadsø, afg. Swansea 30./12. hertil.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
 koff, Brandt, ank. Riga 31./12. — Johan Siem, Nielsen, ank.
 Riga 25./12. — Pawel Andrejef, Tamebek, ank. Riga 22./12.
 — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Grangemouth 21./12.
 — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sa-
 win, Carstensen, ank. Wismar 23./12. — Excellence Ple-
 ske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchou-
 koff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — Generalkon-
 sul Pallisen, Christensen, ank. Bergen 29./12. — Wladimir
 Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer
 Mørck, Thorsøe, afg. Korsør 31./12. til Barry. — Newa, Dahl,
 ank. Buenos Ayres 23./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Leith 30./12. til Rends-
 burg. — Nautik, N. Nielsen, afg. Valencia 30./12. til Hamburg. —
 Fylla, Christensen, afg. Nystad 28./12. til Barcelona. — Gerda,
 Iversen, afg. Asbaska 30./12. til Malaga. — Hebe, Gregerson, pass.
 Gibraltar 31./12. for Middlesbro. — Inger, Schiff, ank. Hallsta
 30./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Riga 28./12. — Laura,
 Petersen, afg. Methil 29./12. til Esbjerg. — Bodil, Skou, afg.
 Grimsby 31./12. til Granton. — Dagmar, Mathiasen, afg. Riga
 30./12. til Cork. — Norma, Mikkelsen, pass. Brixham 30./12. for
 Aberdeen. — Marie, Jessen, ank. Hamburg 27./12. — Nora,
 Larsen, afg. Goole 28./12. til Kongsdal.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque. —
 London, Bom, ank. Riga 27./12. — Paris, Tholander, afg. Aar-
 hus 31./12. til Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 28./12.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 30./12. til Kjøbenhavn. —

Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun,
 ank. London 30./12.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Juel Hansen, ank.
 Genua 25./12. — Samui, Licht, pass. Perim 27./12. — Panganu,
 Gabe, ank. Bangkok 24./12. — Chumpon, Hansen Rann, pass. Pe-
 rim 25./12. — Bandon, Thomsen, ank. Frederiksstad 30./12. —
 Indien, Jensen, pass. Perim 15./12. — Siam, Knudsen, ank.
 Yokohama 31./12. — Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg
 31./12. til Antwerpen. — Cathay, Kruse, afg. Marseilles 24./12.
 til Dartmouth.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Port-
 land 17./12. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Paramaribo
 24./12. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøben-
 havn 24./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Rotterdam
 29./12. — Rimplax, Westergaard, ank. Rotterdam 30./12. —
 Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 25./12. — Gullfaxe, Peter-
 sen, afg. Riga 30./12. til Hull. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Emden
 31./12. til Rotterdam.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Dunkerque 20./12. —
 Erindring, Nielsen, ank. Rotterdam 25./12. — Emanuel,
 Svane, ank. Santander 29./12. — Energi, Jensen, ank. Tuborg
 28./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 22./12. —
 Martha, Christensen, afg. Burntisland 24./12. — Elna, Rathje,
 ank. Aberdeen 30./12. — Therese, Pedersen, afg. Hartlepool
 31./12. — Simone, Møller, ank. Swansea 29./12. — Jeanne,
 Terildsen, afg. Tynen 31./12. — Vera, Risø, afg. Swansea 22./12.
 — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 26./12. — Anne, Leth, afg. Bona
 21./12. — Kamma, Løffler, afg. Tynen 21./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Oporto 30./12. — Freja, Niel-
 sen, afg. Riga 28./12. — Vera, Thing, afg. Horsens 31./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Dunkerque 30./12. — Helene,
 Sørensen, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Sjælland, Dam, afg. Methil
 31./12. — Agnete, Hansen, afg. London 30./12. — Her-
 mia, Sonnichsen, pass. Brunsbüttel 29./12. for Plymouth. —
 Alice, Schultz, afg. Faaborg 31./12. — Ragnhild, Mathiasen,
 ank. Methil 23./12. — Valborg, Hansen, afg. Rotterdam 31./12.
 — Estrid, Troest, ank. Riga 27./12. — Gunhild, Hansen, ank.
 Reval 30./12.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, afg. Libau 29./12. til Aber-
 deen.

Sejlskibe.

Svendborg. Vesta, Poulsen, ank. Rudkjøbing 25./12. —
 Niels, Nielsen, ank. Berwick on Toule 21./12. — Vera, Jensen,
 ank. Sandefjord 21./12. — Hans Emil, Carlsen, ank. Karls-
 hamn 22./12. — Ellen, Andersen, ank. Kerteminde 22./12. —
 Standard, Rasmussen, ank. St. Ybes 21./12. — Alma, Hansen,
 ank. Souhampton 21./12. — Ludvig, Larsen, ank. Fjellebroen
 22./12. — Sophie, Mikkelsen, ank. Charlestown 23./12. — Chri-
 stian, Jørgensen, ank. Nyborg 23./12. — Norden, Andersen,
 ank. Teignmouth 23./12. — Frejer, Mouritzsen, ank. Fowey 23./12.
 — Ariel, Ravnemose, ank. Triguere 23./12. — Lindhard,
 Madsen, ank. Cowes 26./12. — Severine, Jensen, ank. Colberg
 26./12. — Flora, Sørensen, ank. Harbourg 22./12. — Ignatz
 Breum, Lund, ank. Drammen 23./12. — Emilie, Rasmussen,
 ank. Fowey 25./12. — Danmark, Hunsfeldt, ank. Bogense 25./12.
 — Fylla, Rasmussen, ank. Havre 26./12. — Marie, Nielsen, ank.
 Leede 26./12. — Concordia, Henriksen, ank. Kalundborg 25./12.
 — Roma, Hansen, ank. Loctully 27./12. — Belona, Nielsen, ank.
 Æroskjøbing 27./12.

Æro. Sejerskransen, Friis, ank. Morlaix 26./12. —
 Laura, Jensen, afg. Setubal 23./12. til Helsingborg. — Bien,
 Petersen, ank. Ystad 25./12. — Mester, Petersen, ank. Stralsund
 25./12. — Svane, Møllmann, ank. Stege 25./12. — Nauta,
 Stærke, ank. Malaga 26./12. — Majus Bay, Friis, ank. Hals
 26./12. — Hydra, Christensen, ank. Dysart 26./12. — Norma,
 Christensen, pass. Dover 24./12. for Brest. — Harris, Thorsteinson,
 ank. Setubal 25./12. — Albertina, pass. Dungeness 23./12. vestg.
 — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Æroskjøbing 26./12. —
 I. A. Kromann, Christensen, afg. St. Ybes 20./12. for Kjøbenhavn.
 — I. Kofoed, Andersen, afg. Cadiz 24./12. til Looe. — Niels,
 Bager, ank. Fowey 24./12. — Fuglen, Schmidt, ank. Portland
 24./12. — Kiane, Christensen, ank. Swansea 27./12. — M. Høj,
 Petersen, ank. Civitavecchia 28./12. — Vera, Thjellesen, afg. Gö-
 teborg 27./12. til Melilla. — Haabet, Riise, ank. Wismar 28./12.
 — Amalie, Andersen, ank. Svendborg 29./12. — Rolf, Christen-
 sen, ank. Port of Spain 30./12. — Natalia, Eriksen, ank. Twil-
 lingate 30./12. — Atlantic, Rasmussen, er afg. La Gurjra til
 Pensacola. — Fuglen, Schmidt, ank. Brest 30./12. — H. H. Pe-
 tersen, Christensen, ank. Urne 30./12.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 3. Januar 1911. — Franske Sømandsstrejker. —
 Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, (hv. Skibstører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3

Th. Iversen

Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovanteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsprovantering.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlgr.: „Hansens“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eiterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsprovantering
Telefon 4922
Brødfabrikker

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankre og Kæder haves til Sa

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. Januar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampmaskiner
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal. 16.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6 og 4106.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenhava
Telefon-Nr. 42

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness.“
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fredericia, der maaler 23⁹⁰/₁₀₀ Brutto, 19²²/₁₀₀ Netto Register Tons, er til Salg ved Henvendelse til Fjeren.

Skipper **L. N. Løysemos**, Fredericia.

Skib til Salg.

Jagt „Karoline“, 32⁶⁴/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, bygget 1899, laster 70 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører **L. Samuelsen**, Mariager.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65⁷¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 115 Tons Dødvægt, er paa Grund af Førens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer **R. Albertsen**, Strynø pr. Rudkøbing, eller til Skibsbygmester **A. Jensen**, Øksenhjerg, Svendborg.

Skib til Salg.

Galease „Freja“, der maaler 39³⁴/₁₀₀ Netto Tons, bygget 1900. Klasse 3.3.11. Fransk Veritas, er billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Nærmere Oplysninger hos

F. Petersen, Danmarksgade, Marstal.



Skib til Salg.

En For- og Agter-Skonnert, 10 Aar gl., 34 Reg.-Tons, lader 75 Tons dw., godt udhalet i alle Maader, skal sælges ved Skipper **A. P. Jacobsen**, Rudkøbing.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby, 4982 Netto Tons, laster 110 Tons dw., 103 à 104 Tons Rug, er til Salg ved Henvendelse til Skibsfører **H. L. Rasmussen**, Søby pr. Ærøskjøbing.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Skib til Salg.

Galeasen „Anna“ 33 Net. Reg.-Tons laster 78 Tons dw. sejler uden Ballast er grundet paa anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til Skibsfører **R. S. Bruun**, Stige pr. Odense.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfieht zich zum Neubau aller Arten Stählerne Schiffe als Schoner. Ewer-Galeassen Jachten, Schuten, Motor-Böte, Tjalken, Leichter u. s. w.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nisson)

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

Til Salg

er en under Bygning værende fladbundet Skonnert. Køl-længde 75 Fod, Brede 19 Fod, Dybgaende 7 Fod 3 Tom. Vil opnaa 1ste Klasse i Germ. Loyd, i mindre Kystfart. Bæreevne ca. 130 Tons. Nærmere Underretning med-deler

Luc. Mulder,

Skibsværft,
Martenshoek.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2, samt Mandag, Onsdag og Fredag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.



HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Paa

Sø kort-Arkivet

er udkommet:

- Kort Nr. 239. Island og Færøerne. Maalestok 1:1,200,000
Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
- Kort Nr. 225. Islands Sydkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1911. Maalestok 1:250,000.
Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
- Kort Nr. 226. Islands Sydkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik. Maalestok 1:250,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
- Kort Nr. 233. Islands Vestkyst. Snæfellsjøkul—Kap-Nord. Maalestok 1:250,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 3,00, paa Papir Kr. 2,50.
- Kort Nr. 334. Islands Vestkyst. Faxe Bugt. Maalestok 1:250,000. Pris: Kortlærred Kr. 1,50 paa Papir Kr. 1,00.

Annuleret er:

- Kort Nr. 55. Island og og Færøerne.
- Kort Nr. 114. Island med omgivende Dybder.
- Kort Nr. 87. Islands Vestkyst. Faxe Bugt.
- Kort Nr. 46. Den islandske Kyst fra Snefjelds-Jøkel til Kap Nord.
- Kort Nr. 198. Islands Sydkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik.
- Kort Nr. 225. Islands Sydkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1908.

Kjøbenhavn, den 6. Januar 1911.

Lloyd's Register of Shipping. Meddelelsen om en nylig vedtaget Forandring vedrørende Sammensætningen af Komitéen for Lloyd's Register of Shipping, gaaende ud paa, at Bestyrelsen suppleres med en direkte Repræsentation af Skibbygnings- og Maskin-Industrien, vil blive modtaget med stor Tilfredshed i alle skibsinteresserede Kredse.

Selskabet, som reorganiseredes under sin nuværende Form i 1834, har hidtil været bestyret af en Komité sammensat af Skibsredere, Assurandører og Købmænd, valgte i London og de andre større Havnebyer i Storbritannien. Paa de Tider mente man, med nogen Føje, at en saaledes sammensat Komité repræsenterede alle Interesser i Forbindelse med Klassifikation af Skibe. Med Skibsværfternes og Maskinværkstedernes hurtige Vækst, hvorved de faktisk blev Centrer for den videnskabelige og praktiske Udvikling i Faget, indtraadte imidlertid en ny Faktor, og Komitéen følte, at Selskabets Nytte vilde blive betydelig forøget etc., hvis Videnskaben og den praktiske Erfaring, som havde bidraget til at opbygge disse Forretninger, ogsaa direkte kom Selskabet til Gode, hvorfor en raadgivende Komité oprettedes i 1890, bestaaende af Mænd, valgte af de vigtigste engelske tekniske Institutioner, hvis Kvalifikationer berettigede dem til at regnes mellem de højeste Autoriteter for alt henhørende under den tekniske Del af Selskabets Virksomhed.

Mr. Devitt, Lloyd's Registers nuværende Formand, henviste fornylig, i en Tale holdt ved et Møde, til det værdifulde Arbejde, som den saaledes valgte tekniske Komité havde ydet Selskabet, idet den siden dens Dannelse har behandlet ethvert Forslag vedrørende Forandringer i Selskabets Byggeregler, hvoraf ingen er traadt i Kraft uden først at have haft dens Billigelse.

Formanden udtalte paa samme Tid, at han ønskede paa Hovedkomitéens Vegne at udtale dens Anerkendelse til Medlemmerne af den tekniske Komité for det af dem ydede Arbejde, specielt med Henblik paa Selskabets ny Byggeregler, som udkom i 1909, og som indeholdt alle Nutidens teoretiske og praktiske Erfaringer i Skib- og Maskinbygning.

Den almindelige Anerkendelse af disse Regler bevistes noksom af den Omstændighed, at der, efter at de var traadt i Kraft, var approberet til Klassifikation i Lloyd's Tegninger paa over tusind Skibe, repræsenterende $2\frac{1}{4}$ Millioner Tons; Hovedkomitéen havde derfor taget under Overvejelse at lade Skibbygnings- og Maskinbygnings Interesserne være mere direkte repræsenteret, og Formanden meddelte, at en endelig Beslutning denne Sag vedrørende vilde blive taget i en nær Fremtid.

Ved et Møde holdt den 15. December 1910 blev saa det ovenfor, af Mr. Devitt, behudede Forslag vedtaget.

Søforklaring. Fornylig kolliderede ude i Kronløbet de to Dampere »Cyrus«, tilhørende De forenede Sukkerfabriker, og »Henriette«, tilhørende Kampmann & Herskind. Ved Sammenstødet led »Henriette« ret betydelig Skade paa den styrbords Side.

Den 3. ds. behandlede Sagen i Sø- og Handelsretten. »Cyrus« og »Henriette«s Dagbøger stadfæstedes af de respektive Mandskaber.

»Cyrus«s Fører, Kaptajn Smith, og Lods Thorsen forklarede, at »Cyrus«, der kom Nord fra, hele Tiden havde Nordskel i Fyrene. Kaptajn Hansen paa »Henriette« turde ikke benægte Rigtigheden heraf; han opdagede først sent »Cyrus«s Lanterner over den sydlige Bølgebryder og mente, at den var saa nær ved denne, at det var rigtigst, at »Henriette« gik over i den anden Side af Farvandet, idet han, skønt han havde to Skruer, ikke tænkte paa at stoppe eller bakke.

Med Hensyn til de afgivne Fløjtesignaler herskede der stor Uenighed, idet »Henriette« paastod at have givet tre Gange to Stød i Fløjten, medens »Cyrus« havde hørt to, saa ét, og saa aller to Stød, og derved var blevet desorienteret. »Henriette« havde ikke opfattet »Cyrus«s Signaler, førend for sent.

»Cyrus«s Besætning godkendte Kaptajnens og Lodsens Forklaring, mod hvis Rigtighed Kaptajn Hansen intet kunde indvende.

Rettens Kendelse gik ud paa, at Skylden for Sammenstødet, saaledes som Sagen foreløbig var oplyst, udelukkende laa hos »Henriette«. »Cyrus« havde ganske vist begaaet den Fejl at ville gaa til gal Side for at undgaa Kollisionen, men »Henriette« havde hele Tiden haft den Plan at gaa foran »Cyrus« og burde have stoppet eller slaaet »Bak«.

Berl. Tid.

Civita Vecchia og Torre Anunziata. En Skibsreder skriver til »Norges Sjøfartstidende«:

Der fremkom nylig i flere Blade en Klage over de daarlige Forhold i Civita Vecchia, idet Dampskibene dér først maatte vente længe paa Tørn og dernæst var udsat for meget lang Ekspedition. Jeg tror dog, at Tilstanden i Havnen Torre Anunziata for Tiden er endnu værre. Jeg kan nævne et Eksempel, som tilfulde beviser dette.

Et af mine Dampskibe ankom til dette Sted den 14. November med c. 2,300 Tons Korn.

Den 10. December kunde det endnu ikke siges, naar Skibet sandsynligvis kunde være losset!

Losningen vil ganske sikkert tage en Maaned — uden at jeg kan kræve Overliggedagspenge — idet jeg i Følge Meddelelse fra Dampskibets Mægler ikke tilkommer nogen. Efter Certepartiet skal Skibet ikke være forpligtet til at vente paa Losseplads eller Tørn. Mine Agenter erklærer imidlertid, at der findes en eller anden ministeriel Regel, som ophæver alle Certepartihetinger i denne Henseende og gør alle Krav ugyldige.

Jeg fremfører dette for Skibsrederne, og jeg foreslaar, at man i Konnossementet — idet dette er det sidste Dokument — indfører en Klausul om, at den ministerielle Regel bliver udeladt.

Desuden vilde jeg anbefale mine Kolleger at forlange en ekstra Fragt af 8/ pr. Ton til Torre Anunziata, thi kun derved kan Rederne faa tilstrækkelig Erstatning for det Tidstab Skibene risikerer dér.

Det fortjener ogsaa at nævnes, at Skibene, naar de endelig er kommet i Tørn, ikke tillades at losse mere end 300 Tons om Dagen, da Arbejderne straks strejker, hvis man losses en større Mængde daglig.

Under disse Omstændigheder kan større Baade blive opholdt i maanedsvis med Losning, hvilket kan ødelægge et helt Aars Resultat.

Riga's Havn. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Konsul i Riga under 2. ds. indberettet, at Sejladsen paa Riga stadig er uhindret af Is, og at der for Tiden henligger seksten større danske Dampskibe i Havnen, hvilket er det højeste Tal, der nogensinde er set paa denne Aarstid.

Hovedeksporten for Tiden bestaar i Trævarer, Kornvarer og Lim.

Tilbagebetaling af Toldafgifter i Rusland. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart fra Udenrigsministeriet har det kgl. Gesandtskab i St. Petersborg indberettet, at det russiske Tolddepartement nu har paabegyndt Tilbagebetalin-

gen af de fra 1. Januar 1910 indtil Udstedelsen af Cirku- læret af 4. September/22. August 1910 i Modstrid med de paagældende Regler oppebaarne Afgifter. (Se *Dansk Søfartstidende* Nr. 68/1910.)

Rederierne vil have at tilstille de respektive Told- kamre en Ansøgning bilagt med de originale Toldkvit- teringer; gennem en med behørig Fuldmagt forsynet Per- son, f. Eks. vedkommende Rederis Skibsmægler paa Plad- sen.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 4. Januar.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Klingerfjorden: svær Fastis, Isbry- der. Sundsvallsfjorden: isfri. Alnösund: Skibsfarten op- hørt.

Gefle. Løbene til Gefle: tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Strömsfjorden. Idefjorden: tynd Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Tyske Farvande.

Memel. Revirets Vestsiden: spredt Drivis, Skibsfar- ten uhindret.

Pillau. Reviret: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Søkanalen: løs Sjap- og Kvadderis.

Bergens Havn. I Følge »Shipp. Gaz.« har Ber- gens Kommunalbestyrelse bevilget en Sum af c. 1 Mil- lion Kroner til en ny Kaj, som skal strække sig fra den nuværende Fæstningsmole til Skoltegrund Mole, og som saaledes vil lukke Hovedindsejlingen til Vaagen Havn. Al Trafik til denne vil saa komme til at foregaa gennem den vestre Kanal, som derfor maa uddybes. Bredden af den ny Kaj vil blive 40 Meter med en Ind- snævring henimod Yderenden til 30 Meter. Kajens Længde vil blive 325 Meter langs dens Inderside og 330 Meter langs Ydersiden. Dybden langs Kajen vil komme til at variere fra 8 til 10 Meter under daglig Vande. Det menes, at Bygningen vil tage fire Aar.

Ny Søkort. Fra Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 226. Islands Sydkyst, vestlige Del, Portland—Reykjavik. Nr. 233. Is- lands Vestkyst, Snæfellsjökull—Kap Nord. Nr. 234. Is- lands Vestkyst, Faxø-Bugt og Nr. 239. Island og Færøerne.

Konsulatvæsnet. Under 22. Oktober f. A. er J. Mackintosh af Gibraltar udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Under 4. Oktober f. A. har Udenrigsministeriet ansat S. Brynjolfsson af Winnipeg som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Mon- treal.

Horsens Havn. Horsens, 4. Januar. (Ritz. Bur.) Horsens Havneudvalg har vedtaget at indstille til Byraadet, at Sejløbet i Horsens Fjord og Havn uddybes til 22 Fod, og at der i dette Øjemed anskaffes de fornødne Maskiner til en Bekostning af indtil 100,000 Kr.

Druknet dansk Skibsfører. Føreren af den ved Lofoten strandede Trawler »Botanic« var, i Følge »B. T.«, den danskfødte Kresten Vejle, der efterlader

sig Hustru og ni Børn i Hull, hvortil Familien for nogle Aar siden flyttede.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 86/1910, afsagt den 19. November 1910. Dampskibet »Hertha«s Rederi A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise mod Rederiet for Dampskibet »Hjelm« A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Den 9. Juni 1910 fandt der i Københavns Havn et Sammenstød Sted mellem Dampskibet »Hertha«, tilhørende Citanterne A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise og Dampskibet »Hjelm«, tilhørende de Indstævnte A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Dampskibet »Hertha«, der maaler 95,86 Brutto Reg- Tons og er 95,7 danske Fod langt, var Kl. 9 Fm. afgaaet fra Kastrup Red for at gaa ind til København og ind- tage Kul og gik med en Fart, der efter dets egen Forkla- ring havde været halv Kraft (med fuld Kraft løber det 9 Knob) indtil henimod Bomløbet, det var derefter gaaet for langsom Maskine ind igennem Bomløbet og videre ind gennem Havnen. Hvor hurtig »Hertha« gik, efter at der var slaaet langsom, har hverken Kaptajnen eller Ma- skinmesteren kunnet angive, men den kom efter flere Vidners Skøn med en ret stærk Fart med igennem Havn- en. Efter de i dens egen Dagbog indeholdte Udtalelser, gik den i Vestsiden af Farvandet, altsaa i større Afstand fra Hønsbroen end fra duc d'Alben og den Række Bøjer, der er anbragt udenfor Larsens Plads i Linie med Kvæst- husbroen. Efter forskellige Vidners Forklaring synes den dog snarere at have gaaet omtrent midt i Farvandet, om ikke lidt Øst for Midten. Dampskibet »Hjelm«, der maa- ler 285 Brutto Reg.-Tons og er 133,6 engelske Fod langt, havde ligget fortojet ved Larsens Plads og skulde forhale Nord efter op til søndre Toldbod for at indtage Last. Ved den nordligste nærmest duc d'Alben værende Bøje, laa der en Kran. Dampskibet »Nicolaj II« var fortojet indenfor ved Kajen med en Lægter paa Siden, og det maa efter de angivne Forklaringer antages, at der ikke var Plads for Dampskibet »Hjelm« til at passere imellem dem. Kaptajnen paa »Hjelm« havde derfor besluttet at gaa ud imellem Bøjerne og gaa Nord efter ovre paa Løbets øst- lige Side. »Hjelm« gik langsomt fremad og kom ud mel- lem 2den og 3dje Bøje. Den fortsatte uden Hensyn til »Hertha« og givende nogle Stød med Dampfløjtten — Signaler, som »Hertha«s Fører synes at have overhørt — sin Fart over mod Havnens østlige Side, idet den mente, at det var »Hertha«s Pligt at vige til Side agten om »Hjelm«. »Hertha«, som forudsatte, at »Hjelm« enten vilde standse og lade »Hertha« passere eller forsøge at passere paa »Hertha«s Styrbords Side, gav Styrbords Ror og to Stød i Dampfløjtten. Kort efter blev det imidler- tid klart, at der var Fare for Sammenstød, og begge Skibe bakkede. Sammenstødet fandt desuagtet Sted, saaledes at »Hjelm«s Stævn ramte »Hertha« i Styrbords Side i Agterkant af Laderummet. »Hertha« led en Del Skade, medens »Hjelm« ikke tog nogen Skade. Der er ikke ved Søforklaringen opnaaet Sikkerhed om, hvorvidt Sammenstødet skete østlig eller vestlig i Farvandet, nogle Vidner har forklaret det ene, andre det andet.

Citanterne, der ikke mener, at det kan være tillade- ligt, at Skibe, der befinder sig Vest for de omtalte Bøjer, paa en saadan Maade styre ud i det Øst for Bøjerne værende Farvand (det egentlige Sejløb), at de kommer i Vejen for Skibe, der kommer ind gennem Sejløbet, hævd- der derfor, at Skylden for Sammenstødet er Dampskibet »Hjelm«s og har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet at erstatte dem deres samlede Tab, foraarsaget ved Sammenstødet, hvilket Tab de opgør til

Kr. 1,759.58 med Tillæg af Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Der findes ikke i Kjøbenhavns Havnereglement nogen særlig Regel for Dampskibe af »Hjelm«s Størrelse (men derimod vel for Sejlskibe og mindre Damp- og Motorfarløjer), der styrer over Løbene, hvorimod det i Reglementets § 7 hedder, at de almindelige internationale Regler gælder for al Sejlads gennem Havnen med den Begrænsning, der udtrykkelig indeholdes i Reglementet.

At »Hertha« efter de internationale Søvejsregler ikke er uden Skyld i Sammenstødet, er utvivlsomt. Rent bortset fra Spørgsmaalet om, hvorvidt den ikke i Strid med Søvejsreglernes Artikel 25 har været for østlig i Farvandet, har den gjort sig skyldig i Brud paa Søvejsreglernes Artikel 19, 22 og 23. Efter disse Artikler skulde den som den, der havde det andet Skib paa sin Styrbords Side, være gaaet af Vejen for dette, saaledes at den undgik at gaa foran om det, og saaledes at den — om nødvendigt — stoppede eller bakkede i Tide. Dertil kommer, at den Fart, hvormed den gik ind i Havnen, maaske nok har været noget større end heldigt.

At der derimod skulde kunne bebrejdes »Hjelm« noget, skønnes ikke oplyst ved det afholdte Søforhør. Havnereglementet gør altsaa ikke nogen Adskillelse mellem Farvandet Øst for de omtalte Bøjer (det egentlige Sejlløb) og den Del af Havnen, der ligger indenfor dem, og paabyder ikke de Skibe, der kommer ud fra den sidstnævnte Del af Farvandet, at vige for alle Skibe, der gaar i Løbets Retning. Selvfølgelig bør Skibe, der krydser over Farvandet, navigere med den Forsigtighed almindeligt Sømandskab fordrer (Søvejsreglernes Artikel 29), men Retten skønner ikke, at der er oplyst noget, der kan bringe Skylden eller nogen Del deraf over paa »Hjelm«. Hvorvidt dette Skibs Fløjtstød har været tilstrækkelig lange til ikke at kunne misforstaaes (og opfattes som Signaler for, at Skibet drejede til Styrbord), er ikke oplyst, men det maa blive uden Betydning for Afgørelsen af nærværende Sag, da »Hertha«s Fører efter sin Forklaring ikke har hørt dem og altsaa i hvert Fald ikke er vildledt af dem. Da der — jfr. Sølovens §§ 220 og 221 — kun kunde være Tale om at lade »Hjelm« bære nogen Del af den »Hertha« tilføjede Skade, naar det var positivt oplyst, at der var Skyld paa »Hjelm«s Side, maa allerede som Følge heraf de Indstævntes Frifindelsespaaestand blive at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. 36/1910, afsagt den 26. Oktober 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsrepræsentation mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »St. Helens« Vegne.

Lørdag den 26. Marts 1910 Kl. c. 9 $\frac{1}{2}$ Aften grundstødte Dampskibet »St. Helens« af Trondhjem, der var paa Rejse fra Seaham til Rønne med en Ladning paa c. 1,254 Tons Kul, ved Lyngby Strand paa Jyllands Vestkyst c. $\frac{1}{2}$ Mil Nord for Lodbjerg Fyr i forholdsvis stille Vejr, men dog med nogen Sø. Skibet kom til at staa med Bredsidens mod Land, og Dybden omkring det fandtes ved Oplodning at være 13 à 14 Fod. Før Grundstødningen var Skibets Dybgaende 15 Fod for og 15 $\frac{1}{2}$ Fod agter.

Efter afholdt Skibsraad gjorde man et Forsøg paa at komme flot ved at kaste over Bord af Ladningen. Ved 3-Tiden om Morgenen kom en Baad fra Land og tilbød at udføre et Varpanker, men Føreren af »St. Helens« mente ikke, at et Varp kunde nytte, og Baadens Besætning turde ikke med den Sø, der var, paatage sig at føre et Bovanker ud. Efter at 40—50 Tons af Ladningen var kastet over Bord, opgaves videre Forsøg, da Skibet,

der blev lettet ved Lastens Overbordkastning, arbejdede sig længere indover, og da Maskinen maatte stoppe, fordi der var kommen Sand i Bundventilerne.

En Repræsentant for Citanterne kom den 27. om Eftermiddagen om Bord i »St. Helens«, og der blev da c. Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Em. afsluttet Bjergningskontrakt paa de sædvanlige Betingelser, og mod at Bjergelønnen bestemtes af nærværende Ret.

Mandag den 28. ved 6 $\frac{1}{2}$ -Tiden om Morgenen kom Bjergningsdampskibet »Viking« til Stede og gik i Gang med at fastgøre Slæber, saaledes at Slæbningen kunde paabegyndes ved 8-Tiden samtidig med, at Bjergningsmandskabet fra Land, der i et Antal af 100 Mand kom til Assistance, begyndte at kaste over Bord af Lasten fra alle Luger. Noget senere henad Kl. 9 kom Citanternes Bjergningsdamper »Ægir«, der havde ligget i Lemvig, men paa Grund af Lavvande ikke tidligere havde kunnet komme ud gennem Aggerkanalen. »Ægir« begyndte c. Kl. 10 $\frac{1}{2}$ at slæbe. Henimod Aften gik Bjergningsmandskabet og nogle af Skibets Besætning, der havde fremsat Ønsket derom, i Land med Redningsbaaden, da Vinden friskede fra VNV, og satte nogen mere Sø, saa at denne brød over Forskibet. Begge Bjergningsdamperne fortsatte Slæbningen hele Natten. Skibet huggede stærkt i Løbet af Natten, men der mærkedes ikke nogen Lækage.

Den næste Dag kom Bjergningsmandskabet igen om Bord om Morgenen og kastede over Bord af Lasten. Vejret var da noget roligere. Henimod Aften standsede Losningen undtagen fra Agterrummet, Losningen herfra tilligemed Slæbningen fortsattes indtil Onsdag Morgen Kl. c. 6 $\frac{3}{4}$, da Skibet kom flot. »St. Helens« gik derpaa med egen Maskine, der var bleven rensat for Sand, og under Ledsagelse af »Viking« til Frederikshavn, hvor den ankrede omtrent ved Midnatstid. Af Lasten var der da ialt kastet c. 650 Tons over Bord. Næste Dag gik »St. Helens«, efter at være undersøgt af Dykker og befunden sødygtig, videre til sit Bestemmelsessted.

Under nærværende Sag har Citanterne paastaet de Indstævnte Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »St. Helens« Vegne tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har gjort gældende, at den her omtalte Bjergning er sket med en beklagelig Langsomhed og med Forsømmelse af det gunstige Tidspunkt. De har i denne Forbindelse rettet et stærkt Angreb paa det svitseriske Selskab, fordi det har bundet Kystbefolkningen ved Kontrakt om gensidig Hjælp i Bjergningstilfælde. De mener, at Kystbeboerne straks burde have ført et af Skibets Bovankre ud med deres Baade, og at »St. Helens« i saa Fald mulig kunde have bjerget sig selv uden at maatte vente saa længe paa de to Bjergningsbaade, hvorved den, som foran anført, kom længere ind paa Grunden. Da det imidlertid efter alt Foreliggende maa betragtes som givet, at det ikke har været muligt med de Baade, der findes paa den paagældende Kyststrækning, at føre et af Skibets Bovankre ud under de herskende Vejrforhold, maa allerede som Følge heraf den Bebrejdelse, der fra de Indstævntes Side er rettet mod Kystbeboerne, betragtes som ufortjent, og det Angreb, der er rettet mod det svitseriske Selskab, blive uden Betydning ved Afgørelsen af nærværende Sag.

Dampskibet »St. Helens«, der maaler 574,15 Brutto Reg.-Tons, og som er bygget i 1902 i Holland af Staal, er af retlig udmeldte Mænd i Frederikshavn uden Undersøgelse af Bundskaderne vurderet til 110,000 Kr., medens Retten i Frederiksstad, der har besigtet Skibet i Dok, har »under Hensyn til de daarlige Konjunkturer i Skibsfarten« vurderet det til 80,000 Kr. Retten maa under de anførte Omstændigheder finde det rigtigt, at den sidstnævnte Taksation lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse. »St. Helens« Ladning og Fragt er ansat til c. 8,000 Kr.

Bjergningsdamperne »Viking« og »Ægir« maaler henholdsvis 378 og 156 Tons med Maskiner paa 1.000 og 450 Hestes Kraft og er vurderet til 400.000 Kr. og 151.000 Kroner.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder Strandingsstedets Farlighed, findes en Bjergeløn af 22.000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne med Renter som paastaet, og saaledes at Sagens Omkostninger som indbefattet i dette Beløb vil være at ophæve.

Skoleskibet „Viking“.

Tirsdag den 3. ds. Kl. 2 Em. samledes Skoleskibet »Viking«s Bestyrelse tillige med en Kreds af Indbudne, samt Skibets Officerer, Læge og 34 af dets Elever til en smuk lille Højtidelighed i de Brockske Handelsskoleers Gymnastiksal, idet der ved denne Lejlighed uddeltes Vidnesbyrd til de Elever, som efter en trearig Uddannelse i Skoleskibet har afsluttet med en Eksamen.

Blandt de Tilstedeværende saas Handels- og Søfartsminister M u s s, Admiral de Richelieu, Generalkonsul Johan Hansen, Kommandørerne M ü n t e r, J e n s e n og S c h u l t z, Generalkonsul C. P. Jensen, Direktørerne Carl Will, H ø s t, og H e i n, Kaptajnerne K n u d s e n, J a c o b H o l m og H e d e g a a r d, Skoleskibets hidtidige Fører, Kaptajn A n d e r s e n, dets ny Fører, Kaptajn P o u l s e n, dets Læge, Dr. K r e b s, samt flere af Skibets Officerer og adskillige af Elevernes Forældre m. fl.

Formanden for Skoleskibets Bestyrelse, Admiral R i c h e l i e u, bød Velkommen og gav en kort Oversigt over Skoleskibets Tilblivelseshistorie og de udførte Rejser. Paa disse, som er tilbagelagt paa den heldigste Maade uden noget som helst Havari, er Jorden omsejlet, idet Skibet har besøgt Sydamerikas Vestkyst, Australien og Wladivostock; det har omsejlet baade Kap Horn og Kap Det Gode Haab, og har passeret alle Zoner fra 60° N. Br. til 60° S. Br. Det ældste Hold Elever har nu taget meget tilfredsstillende Eksaminer. Disciplinen har været udmærket og Forholdet om Bord i alle Maader godt. Skibets Læge Dr. Krebs har været som en Fader for alle Eleverne, og Sundhedstilstanden har været god. Admiralen bragte de Autoriteter og de Mænd, som havde støttet Skibet pekuniært og paa anden Maade, en varm Tak og tilføjede, at man fremdeles maa haabe paa Støtte fra de samme Sider, da Tiderne havde været vanskelige og endnu var det.

Kommandør M ü n t e r gav derefter en kort Oversigt over Undervisningen og Arbejdet om Bord og talte om de mange gode Minder, Eleverne nu vilde medbringe for Livet, fra Sæmlivet og Opholdet om Bord. Taleren opfordrede især Eleverne til flittigt at fortsætte Studiet af Modersmaalet, der hidtil havde været forsømt blandt Sømand. Her maatte ske en Forandring til det bedre. »Bevar den nu vundne Øvelse ved at skrive flittigt til Mo'r og til Kæresten, naar hun kommer«, sagde Taleren, »for naar I senere i Livet opnaar betroede Stillinger, er det af største Vigtighed at kunne bringe sine Tanker paa Papiret i en klar og tydelig Form«. Kommandøren mindedes med Vemod den unge Elev, som blev syg og gik bort, straks efter Skibets Ankomst til Hull, til saa stor Sorg for hans Forældre og dem alle. Han raadede Eleverne til at paa-begynde deres Læsning til Styrmandseksamen nu straks, medens de om Bord erhvervede Kundskaber var i frisk Minde.

Efter at Admiral Richelieu havde uddelt Vidnesbyrdene til de Elever, som havde gennemgaaet den treaarige Uddannelse, tog Søfartsminister M u s s Ordet og mindede om, at en af de Mænd, som havde gjort mest for

den danske Søfart, nemlig afdøde Tietgen, ved den smukke Sals Indvielse, i hvilken man her var samlet, havde udtalt de Ord: »Kundskab er Magt«. Ministeren lagde Eleverne disse Ords Sandhed paa Sinde, hvorfor han raadede dem til fortsat Flid og til altid at mindes deres Pligter imod deres Forældre, deres Foresatte og deres Fædreland. Ogsaa Ministeren haabede paa den fornødne pekuniære Støtte for Skoleskibet i Fremtiden.

Admiral Richelieu bragte nu Skibets hidtidige Fører Kaptajn Andersen og hans Officerer, samt Skibets Læge og Lærere en varm Tak for deres Virksomhed og udtalte de bedste Ønsker for »Viking«s ny Fører Kaptajn Poulsen, og for Skibets Fremtid. Disse Udtalelser hilstes med tre kraftige Hurraraab af Forsamlingen. Kaptajn A n d e r s e n bragte Skibets Bestyrelse en Tak, for den Tillid der var vist ham og hans Officerer, og foreslog tre lakt-faste Hurraraab for Bestyrelsen.

Efter at en af de tilstedeværende Forældre ogsaa havde udtalt en Tak til Skoleskibets Bestyrelse for al den Omhu, der var blevet udvist imod de unge Mennesker, udtalte Admiral Richelieu, at Bestyrelsen havde tænkt mere paa de unge Elevers Forældre, end disse maaske vidste, nemlig ved at undgaa at sende Skibet til usunde Steder for ikke derved at forurolige Forældrene, selv om der dér kunde have været naaet en højere Fragt. Hermed sluttedes den smukke Højtidelighed, der sikkert vil være de unge Sømand et klart Minde og en Spore til fortsat Flid.

Franske Sømandsstrejker.

(Indberetning til Udenrigsministeriet fra Volontør ved Generalkonsulatet i Paris Greve E. Reventlow, dat. den 10. September 1910).

(Sluttet.)

Efter disse historiske Bemærkninger, fremsat for at muliggøre en Bedømmelse af den nuværende Situation, skal jeg tillade mig nærmere at komme ind paa Sømandsstrejkerne, deres Karakter, Regeringerne Stilling til dem etc.

De indrullerede Søfolk har dannet en Organisation »Fédération Nationale des syndicats maritimes«, der igen er et Led af den store »Confédération Générale du Travail« (Arbejder-Fagforening). Denne Sammenslutning udviser stor Hensynsløshed i den Maade, hvorpaa den leder de indrullerede Søfolk. Et stort Antal af de Strejker, der har fundet Sted i Tidsrummet fra 1909 til Dato, er saaledes blevet erklæret ganske pludseligt. I sidste Øjeblik inden Skibets Afgang meddeler Besætningen, at den nedlægger Arbejdet, med mindre enten en af Kammeraterne, der tidligere ikke har villet gøre fælles Sag med de andre, afskediges, eller en af Rederiet afskediget Sømand genengageres eller lignende. Ofte anføres Vejret som Paa-skud til at udsætte Rejsen. Undertiden har Mandskabet endogsaa paa Havel erklæret at ville nedlægge Arbejdet, med mindre der blev indrømmet dem visse Fordele, og Kaptajnerne har da været nødt til at give efter. Saadanne Arbejdsnedlæggelser er næsten altid anstiftet af en af Syndikatet udpeget Person, der er blevet beordret til at tage Hyre om Bord, og som skal kontrollere Officerer og Mandskab for efter fuldendt Rejse at afgive Beretning, kort sagt danne Bindeleddet mellem Skibets Besætning og vedkommende Syndikat. Arbejdsnedlæggelserne finder, som sagt, ofte Sted under rene Skippaaskud blot for at sætte vedkommende Reder i Forlegenhed, og Lederne har i det hele i den senere Tid vist et Overmod, imod hvilket der dog nu har rejst sig en virksom Modstand. Som Eksempel paa, hvad Lederne har kunnet tillade sig, skal jeg citere Slutningslinierne i et forrige Aar af »Fédération Nationale des Syndicats maritimes« udstedt Cirkulære: »Loven er blot, hvad Arbejderen vil have, den skal være. Kammerater, organiserer Eder«.

Alle betydeligere Arbejdsnedlæggelser har, naar bortses fra den sidst afvigte Foraar stedfundne, været af økonomisk Natur. Ejendommelig var særlig den Strejke, der i 1907 hærgede de franske Havnestæder. derved, at ikke alene Mandskab, men ogsaa Officerer deltog i den. Den var rettet mod Regeringen, og dens Maal var at fremtvinge Vedtagelsen af et Lovforslag, hvorved Minimum af de af »Caisse des invalides« ydede Understøttelser fastsattes til 600 Frcs. aarlig, Maksimum til 750 Frcs. Som ovenfor sagt blev imidlertid Regeringens Forslag, hvorved nævnte Understøttelse fastsattes til henholdsvis 360 Frcs. og 516 Frcs., vedtaget.

Den sidst stedfundne Strejke udbrød den 28. Marts d. A. Den fik til Trods for Ledernes Energi ikke nogen større Tilslutning. Fra Marseille's Havn, hvorfra Bevægelsen havde sit Udspring, afgik Skibene med nogen Forsinkelse, men dog ret regelmæssigt. I de andre Havne var Forholdet det samme, og Forsøgene paa at overtale Dok- og andre Havnearbejdere til at nedlægge Arbejdet glippede.

Den nominelle Aarsag til Strejken var følgende Begivenhed: Om Bord paa Damperen »Moulouya« var antaget en arabisk Fyrbøder. Besætningen nægtede at arbejde sammen med ham, idet den gjorde gældende, at den i Loven af 1793 indeholdte Bestemmelser, hvorefter én Fjerdedel af Besætningen kan sammensættes af »Fremmede«, gjaldt f. Eks. Englændere og Tyskere, men ikke »Indfødte«, saasom Arabere og Negere. Fra Redernes og Regeringens Side hævdedes det derimod, at det jo her drejede sig om en Indfødt, der var fransk Undersaat. Striden om Lovligheden af den delvise Bemanding med Indfødte var imidlertid kun et Skinpaaskud. I Virkeligheden betyder dette Spørgsmaal ikke meget for de Indrullerede, idet baade Redere og Regering er enige om, af Hensyn til den derved skabte Konkurrence, kun at anvende Indfødte i ringe Udstrækning.

Strejkens virkelige Hensigt var at protestere mod Dekretloven af 1852, og da navnlig de i denne Lov indeholdte Bestemmelser, som kvalificerer den indrullerede Sømand, der nedlægger sit Arbejde, som Desertør.

Fra de Indrulleredes Side hævdedes det, at Retten til at gøre Strejke, der i Almindelighed antages forudsat i Syndikatsloven af 1884, ogsaa maatte gælde for Søfolkene. Denne Lov maatte saaledes betragtes som ophævede de paagældende Bestemmelser i Dekretloven, og selv om dette Ræsonnement ikke maatte kunne fastholdes, maatte Retten til at gøre Strejke i et moderne Samfund siges at være en saa selvfølgelig Ret, at den maatte anses for hævet over Lovene.

Fra Redernes og den nuværende Regerings Side hævdedes det derimod, at de indrullerede Søfolks Forhold er et saa specielt, at det i Virkeligheden ikke kan bedømmes ud fra samme Forudsætninger som almindelige Arbejdere. Ved Statens Foranstaltning sikres der ad Lovgivningens Vej Søfolkene en Række Fordele: de maa da til Gengæld antages at have dertil svarende særlige Pligter, der nærmere bestemmes ved det en Sømand fremfor andre Arbejdere paahvilende, større Ansvar og specielt ved de Krav, som den om Bord nødvendige Disciplin stiller. Et af de vigtigste Udslag af denne Særstilling er den Kendsgerning, at det ikke kan betragtes som et blot og bart Kontraktbrud med udelukkende økonomiske Følger, om en Sømand nedlægger Arbejdet og forlader Skibet. Dette Tilfælde er netop forudsat i Dekretloven af 1852, der stempler en saadan Handling som Desertion. Herved tages imidlertid Grunden bort for den Argumentation, der resulterer i en ved Art. 1 i Syndikatsloven hjemlet Strejkeret for de indrullerede Søfolk. Nævnte Artikel anerkender nemlig ikke udtrykkelig denne Ret, men ophæver de Bestemmelser, der tidligere forbød kollektiv Nedlæggelse af Arbejdet.

Den omhandlede Artikel giver altsaa Adgang til, at Arbejderne nu kollektivt kan foretage et Skridt, som det i Forvejen var dem tilladt at foretage enkeltvis og uden

foregaaende Aftale. For de indrullerede Søfolk gælder det jo imidlertid, som ovenfor sagt, netop, at selv den enkeltvise Nedlæggelse af Arbejdet paa Grund af de ejendommelige Omstændigheder er strafbar. Syndikatsloven af 1884 maa altsaa antages ikke at omfatte en saa speciel Institution som »l'inscription maritime«.

Naar jeg saa vidtløftig er gaaet ind paa Spørgsmaalet om de indrullerede Søfolks Ret til at gøre Strejke, da beror dette paa, at man i Virkeligheden heri kan søge Grunden til al den Uro, der i de senere Aar har givet sig Udslag indenfor »l'inscription maritime«s Rammer og deraf følgende Arbejdsnedlæggelser. At en saadan Uro er opstaaet, er paa den anden Side ikke unaturligt, naar man tager i Betragtning den Holdning, de skiftende Regeringer har indtaget overfor dette Spørgsmaal. Formelt lod man Dekretloven af 1852 bestaa. Reelt lod man imidlertid lige indtil for ganske nylig de vigtigste af dens Bestemmelser, bl. a. netop Desertionsbestemmelserne, gaa af Brug ved Ikke-Anvendelse. Dette Princip, der var bleven knæsat af M. de Lanessan, Marineminister under Ministeriet Waldeck-Rousseau, blev aabent udtalt af Mr. Pelletan, Marineminister under Ministeriet Combes, der i Deputeretkammeret den 6. Februar 1903 karakteriserede de paagældende Bestemmelser som barbariske. Siden da er disse, som omtalt, i lang Tid ikke bleven anvendt, idet det Offentlige har undladt at støvne de strejkende Sømænd.

De indrullerede Søfolks udæskende Holdning kan yderligere forklares derved, at det Forslag til en ny Disciplinarlov, der for Tiden er forelagt »Conseil supérieur de la Marine«, bringer dem en Række Indrømmelser. Det er navnlig de til Kaptajnens Raadighed staaende Disciplinarmidler, der indskrænkes. Kaptajnen kan saaledes i intet Tilfælde alene og umiddelbart skride ind i Anledning af Disciplinarforseelser. Der skal i alle saadanne Tilfælde sammenkaldes et Disciplinarraad, i hvilket foruden Officerer tillige Repræsentanter for Mandskabet har Sæde, naar det er en Matros eller ligestillet, der har forset sig. Om det nævnte Lovforslags Forelæggelse for Parlamentet er der dog endnu ikke Tale.

Som ovenfor antydet har den nuværende Regering i den seneste Tid til en vis Grad skiftet Holdning. »Moulouya«s Besætning blev saaledes retsforfulgt som Desertører, og under den sidste Strejke har Regeringen vist en betydelig Fasthed overfor de indrullerede Søfolk. Denne Kursændring skyldes navnlig Marine-Understatssekretæren, Mr. Chéron. Denne rejste, medens Strejken var paa sit højeste, til Marseille og lagde med udmærket Resultat hele sin personlige Autoritet i Vægtskaalen for at bevæge de Strejkende til at genoptage Arbejdet og forhindre ny Arbejdsnedlæggelser.

Iblandt Rederne er der almindelig Tilfredshed med den ny Tendens, der saaledes har givet sig Udslag, og som jo mulig ogsaa kan give sig Udtryk i en Modifikation af det ovenfor omtalte Forslag til en ny Disciplinarlov.

Der er imidlertid ingen Tvivl om, at Rederne arbejder hen imod det videre Maal, for det første at faa ophævet den Bestemmelse, der begrænser Adgangen til at antage Fremmede til Tjeneste om Bord i franske Skibe, og dernæst at faa ophævet saa mange som muligt af hele den Serie af Reglementer og Bestemmelser, som »l'inscription maritime« har affødt. Der hæver sig endog Røster for en fuldstændig Ophævelse af selve Institutionen. Til Fordel for denne Anskuelse anføres det, at de militære Betragtninger, der oprindelig førte til Indførelsen af Indrulleringssystemet, nu har mistet deres Værdi, idet Rekruteringen kan sikres paa anden Vis. I de moderne Stater er det desuden snarere dygtige Mekanikere og Ingeniører, Flaaden har Brug for, end udtærte Fiskere, Søfolk og Navigatører. For de indrullerede Søfolk selv vilde endvidere, hævdes det, Indførelsen af en Ordning, hvorved Rekruteringen af Handelsmarinen gaves fri, ikke betyde den Omvæltning, man er tilbøjelig til at frygte,

idet af 160.000 Indrullerede kun 45.400 er knyttet til Handelsmarinen, medens Resten er Fiskere. Redernes vigtigste Argument for Nødvendigheden af en indgribende Forandring af de gældende Regler, er endelig Handelsflaadens ovenfor omtalte Dekadence, og selve den Omstændighed, at man nu for Alvor drøfter et saa radikalt Skridt som den fuldstændige Ophævelse af »l'inscription maritime«, hvorved man vilde kaste hele det af denne Institution aflødte System af humane Bestemmelser, Frugten af c. 250 Aars Lovgivningsarbejde, over Bord, er et Bevis for, hvor skæbnesynger man anser de stadig tilbagevendende Strejker for at være for den franske Handel, og i hvilken Grad man er rede til at sætte noget alvorligt ind paa at raade Bod paa dette Onde.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Fragtmarkedet.

Det glæder os i denne Aarets første Beretning at kunne sige, at de ledende Markeder bevarer deres Fasthed, selv om Forretningernes Antal i den forløbne Uge har været ringe paa Grund af Helligdagene. Den 7. ds. tager de russiske Julehelligdage deres Begyndelse, hvilket vil hæmme Forretninglivet i Rusland, Grækenland, Rumænien etc. nogle Dage, men i Løbet af en Uges Tid eller to vil antagelig alt gaa i den gamle Gænge og forhaabentlig med forøget Liv. Sortehavet etc. har gentaget forrige Uges Rater, ja Odessa betalte endog 9/ til London, Hull eller Rotterdam pr. primo Januar. Sulina har sluttet til 9/3 L. H. A. R. for større Baade, 9/9 N. C. for mindre. Østen er fast og Raterne lidels højere. Kurrachee betalte 16/6 à 17/ udsøgt Havn pr. 10.—25. Januar. For Bønner sluttedes nogle Baade pr. Februar/ Marts til 27/6 U. K. eller Kontinentet fra Dalny. 28/6 fra Wladivostock. En Januar Dampner paa 6.000 Tons fik 27/ hjem for Hvide fra Australien. Nordamerika er ligeledes fast, men Forretninger er forholdsvis faa, da Baade er knappe. En Række større Dampere placeredes for amerikansk Regning i Timecharter, hovedsagelig for U. S. og Vestindie-Parten. La Plata er stille. Sidt betalte Rater er 12/ O. C. fra San Lorenzo. Grænsen, prompt. — Østersøen ligger ganske uforandret fra forrige Uge, men Kornlaster er knappere i Øjeblikket. Dog ventes der mere Liv efter den russiske Jul. Kulfragterne er uden nævneværdige Forandringer fra forrige Uge.

Fra Sø og Land.

Større Dampskibstyverier opdaget i Bremerhaven. Fra Bremerhaven telegraferes til »Hamb. Nachr.«, at der i Løbet af seks Aar er blevet begaaet planmassige Massetyverier paa Dampskibe, der lossede og ladede i Havnen. Det er nu lykkedes Politiet at komme paa Spor efter Tyvene. Man har saaledes opdaget, hvem det var, der for et Aars Tid siden stjal Zobelskind til en Værdi af 72.000 Mark.

En fuldstændig organiseret Tyvebande er bleven opdaget, og ti af dens Medlemmer, hvoraf nogle har tilstaaet, er bleven anholdt. Der sker dagligt ny Anholdelser. Det lader sig endnu ikke gøre at angive Værdien af de begaaede store Tyverier.

Mærkelig Frelse. I Begyndelsen af December Maaned fremkom Meddelelser om rasende Sneorme i Rusland, som med ualmindelig stærk Kulde havde fremkaldt store Ødelæggelser og kostet flere hundrede Mennesker Livet. Isgang førte Lægtene fra Volgæn i snevejs med talrige Arbejdere ud i det kaspiske Hav, og fra tre Dampskibe gjordes der heltemodige Anstrængelser for at frelse Menneskeliv. Paa Kysten ved Astrakhan er der sket betydelige Oversvømmelser, der har kostet Tusinder af Heste, Kvæg og Faar Livet. Hundreder af Hytter er bleven skyllet bort, og adskillige Mennesker

frelstes paa Hytternes Tage. Nøden og Elendigheden efter det forfærdelige Uvejr i den ublide Aarstid er stor. Nu er Volgæfloden islagt.

Fra Regeringsdamperen »Michael« foretoges en mærkelig Bjergning af Menneskeliv. Da Skibet sejlede langs Kysten i det kaspiske Hav for at bringe Hjælp, fik man Øje paa »noget« paa Land, der lignede en Isblok, fra hvilken der stak Meneskehoveder op. Det var Kirgisere, hvis Hytte var bleven beklædt med Is af det oversprojtende Vand. Kirgiserne havde sovet, da Vandfloden kom med den stærke Blæst og Frost, og saa havde de faaet slaaet Hul i Taget og stukket Hovederne ud. Det meddeles, at Redningsmændene maatte bruge varmt Vand for at bjerge de indfrosne Stakler.

(»Berl. Tid.«)

En dansk Sømands vidunderlige Redning. Kaptajnen paa den engelske Dampner »Nolisement« giver, i Folge »Shipp. Gaz.«, i et Brev til sit Rederi en Beskrivelse af en mærkværdig Redning, som er sket i Søen fra hans Skib, som var paa Udrejse fra Barry til Buenos Aires. En Morgen Kl. 6½, da Skibet var c. 50 Sm. fra St. Vincent passerede det Dampneren »Milton«, der var paa Vej hjem fra La Plata. Kl. 9½ samme Morgen meldte Kvartermesteren, at han kunde se noget, der lignede en svømmende Mand forude, og som gjorde Tegn til Skibet. Kaptajnen hentede hurtigt sin Kikkert og saa nu ganske rigtigt en Menneskeskikkelse i Vandet. Nu og da hævdede Svømmeren en Arm og gjorde ivrige Tegn til Dampneren. Skibets Kurs blev nu ændret, og Manden blev snart taget op. Han havde været i Vandet i 5½ Time, og var næsten fuldstændig udmattet. Den reddede Mand var en Dansker, 22 Aar gammel, og kunde ikke tale Engelsk, men om Bord i Dampneren var der en Mand, som kunde forstaa ham. Den danske Sømand berettede, at han var forhyret om Bord i »Milton«. Kl. 4 om Morgenen havde han siddet paa Skibets Ræling og var faldet over Bord, idet dette tog en pludselig Overhaling. Hans Forsvinden var øjensynlig ikke blevet bemærket i Skibet, som han med den største Angst saa forsvinde i det Fjerne. Han tabte dog ikke Modet, men gav sig til at svømme roligt i Haab om at blive taget op. Hans største Frygt var Hajerne, som mere end en Gang kom ham ganske nær, og som det kun lykkedes ham at skræmme bort ved at plaske voldsomt i Vandet. Manden var saa udmattet, da Dampneren fik ham om Bord, at en halv Times længere Ophold i Vandet vilde have kostet ham Livet.

Den traadløse Telegraf's Nytte. I December Maaned strandede Dampskibet »Olympia« under en haard Storm i Prince Williams Sund. Om Bord i Skibet befandt sig 106 Personer, hvoriblandt 56 Passagerer.

Forinden Skibets traadløse Telegrafapparat blev gjort ubrugeligt, lykkedes det Telegrafisten at sende Telegram om Hjælp, og dette blev modtaget i Cordova paa Alaska. Et Regeringsdampskib afsendtes straks og bjergede Passagerer og Besætning.

Det strandede Skib tilhører Alaska Steamship Company. Det er 27 Aar gammelt, vurderet til 29.800 Pd. St. og maaler 2.837 Tons. Dette Skib har ofte en meget værdifuld Ladning, naar det er undervejs til Seattle med Laks fra de store Laksefiskerier Nord paa.

(»Berl. Tid.«)

Havarier og Forlis.

Ellen. Barkskib af Vejle, ankom den 30. December til Antwerpen fra Iquique med forskellige Havarier paa Sejl og Dæk. Skibet har haft en meget haard Rejse og mistede i Nærheden af West Hinder begge Ankere og c. 150 Favne Kæde. To Slæbedampere assisterede »Ellen« ind til Antwerpen.

Karla, Dpsk., kom den 31. f. M. paa Grund paa Barren ved Teignmouth. Skibet er senere bragt flot og ligger nu i Havn.

Minnie, Skonnert af Kristiania, er paa Rejsen fra Yarmouth til Kristiania i Storm sprunget læk og søgte ind ved Skallingen, hvor det er sunket. Besætningen er landsat i Esbjerg af Fiskefartøjet »Erna«.

Elise, Dpsk., indkom den 31. December til Frederikshavn for at faa repareret en mindre Skade, forarsaget ved at nogle Sten ved Losning er faldet ned i Rummet.

Marie, Galease af Hamburg, er paa Rejsen fra Cimbrishamn til Hjemstedet indkommet hertil med Skade paa Sejl.

G. R. Berg, 3/m. Skonnert af Svendborg, kom den 4. ds. paa Grund paa Sjællands Øde. Sviters assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage Galeasen »Dana« af Karlshamn solgt til Rusland. Skibet, der maalet 138 Netto Reg.-Tons, blev for to Aar siden kontraheret i Tyskland gennem samme Firma, og er bygget med tolv Aars 1ste Kl. i Germ. Ll.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

»Efterretninger for Søfarende« meddeles i følgende Rækkefølge:

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

B.

- I. Østersøen, Sundet og Lille-Bælt.
- II. Kattegat og Skagerak.
- III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide-Hav.
- IV. Kanalen, V.-Kyst af England og Skotland, Irland.
- V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.
- VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.
- VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.
- VIII. Middelhavet, Sorte-Hav og Azovske-Hav.
- IX. Der N.-lige Del af Indiske-Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.
- X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Retelse til »E. f. S.«, 1910. (»Dansk Søfartstidende« Side 795, 1910.)

Kort Nr. 171. Flatey Skærgaard.

Pladsbestemmelsen for Flatey Kirke er angivet til

65° 22' 31" N. Br. 22° 55' 20" V. Lgd.
 65° 22' 31" N. Br. 22° 55' 20" V. Lgd.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Nordøen. Fyret paa »Thyborøn« Ø. Lgd. Lys- og Fløjtetønde er slukket, det vil snarest blive tændt. 56° 42' (35') N. Br. 8° 10' (45') Ø. Lgd.

2. Skydning paa og ved Fredericia Skydebaner, Lille-Bælt. Paa og ved de mellem Fredericia By og Vesterskov beliggende Skydebaner, afholder Garnisonen til forskellige Tider af Aaret Skydning ud over Søen.

Ihvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjets Passage, og der saaledes intet vil være at betrykte ved at passere det paagældende Sted, henledes dog de Søfarende Opmærksomhed paa det ønskelige i, at Skibe og Baade ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil 1¹/₂ Sm Afstand til for Skydepladsen. Under Skydningen hejstes to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrænten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene af dem. (Danske Lods, Side 377).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

3. Vrag afmærket. Utlångan Fyr Ø. Sverrig. Lods-kaptajnen i Malmö meddeler, at et Skib er sunket c. 4 Sm Ø. fra Utlångan Fyr. En Lystønde, der viser grout Et-Lyn hver 3 Sek., er udlagt tæt SØ. for Vraget. Utlångan Fyr: 56° 00' 50" N. Br. 15° 47' 28" Ø. Lgd.

4. Grund fundet. Vager flyttet. Femar-flagbrot. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Fin-

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Jan. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab		98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Danmark	52— ¹ / ₄	52	52 ¹ / ₄
Norden	87 ³ / ₄ -88	87 ¹ / ₂	88
København		—	—
Carl		—	—
Dannebrog	83— ¹ / ₄	83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
Skjold		48 ³ / ₄	49 ¹ / ₄
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896		83	84
Hejmdal		91	94
Østasiatiske	146	145 ³ / ₄	146
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	74	73 ¹ / ₂	74 ¹ / ₂
Torm	70— ¹ / ₂	70	71
Inga		—	—
Cimbria		44	50
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Førene Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		46	46 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % føren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditføren. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		89 ³ / ₄	91
4% — — — 2. Serie.		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — — 1. —		95 ³ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
4% — — — 7.		93 ¹ / ₂	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Privatbank		106 ³ / ₄	107
Landmandsbank		139	139 ¹ / ₄
Handelsbank		139	139 ¹ / ₂
Grundejerbank	22— ¹ / ₂	22 ¹ / ₄	22 ¹ / ₂
Burm. & Wain	97 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	72— ¹ / ₄	72	72 ¹ / ₄
Sukkertfabr.	254— ¹ / ₂	253 ³ / ₄	253 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	175 ³ / ₄ — ¹ / ₂	175 ¹ / ₂	175 ³ / ₄

Vekselkurser d. 4. Jan. 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.19	18.15
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Jan. 1910.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	93.70
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.75
5% Rumænske Stats	102.60
4% — — — 1890	96.40

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

»Førene Dampsk.« 144,000, »Danmark« 10,000, »Norden« 2,000, »Carl« 6,000, »Dannebrog« 16,000, »Skjold« 30,000, »Urania« 4,000, »Dampsk. af 1896« 4,000, »Dansk-russisk« 120,000, »Østasiatisk« 108,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

land. I Penmar-fjælden er fundet en Grund med 3¹/₂ m Vand, c. 3¹/₂ Kbl N. t. Ø. 1/2 Ø. fra Tallholin N.-Pynt. For at almærke Grunden er Vægeren ved de to tørre Sten NØ. for Tallholm flyttet ud i 7¹/₂ m Vand paa 60° 13' 23" N. Br. 22° 24' 30" Ø. Lgd.

5. Ledemærker opført. **Ulshøj District, Botniskke Bugt.** Følgende Ledemærker er opført: Stockö Norra Øra, en hvid Sten. 63° 52' 36" N. Br. 22° 45' 12" Ø. Lgd. Stockö Norra Nedra, en hvid Sten. 63° 52' 38" N. Br. 22° 45' 16" Ø. Lgd. Björkö Norra, en hvid Sten. 63° 52' 56" N. Br. 22° 45' 23" Ø. Lgd. Björkönsud, en hvid Sten. 63° 52' 54" N. Br. 22° 45' 47" Ø. Lgd. Stockö NØ. Øra, en hvid Taavle. 63° 52' 35" N. Br. 22° 46' 09" Ø. Lgd. Stockö NØ. Nedra, en hvid Steinhøke med hvid Trekant. 63° 52' 33" N. Br. 22° 46' 11" Ø. Lgd.

6. Fyr forendres **Kallo og Råtsö. Björneborg. Wasa District. Botniskke Bugt.** I August 1911 forendres efternavnte Fyr ved Björneborg til Forsøg; de skal lyse saaledes:

Kallo øverste Fyr grønt Hurligblink fra S. 24° V. til S. 34° V., afvekslende hvidt og rødt Blink fra S. 34° V. til S. 64° V., rødt Hurligblink fra S. 64° V. gennem V. til N. 31° V., grønt Hurligblink fra N. 31° V. gennem N. til N. 6° Ø., afvekslende hvidt og rødt Blink fra N. 6° Ø. til N. 33° Ø., rødt Hurligblink fra N. 33° Ø. gennem Ø. til S. 66° V., Kallo nederste Fyr grønt Tø-Blink fra S. 24° V. til S. 26° V., hvidt, fast Lys fra S. 26° V. til S. 64° V., rødt Ek-Blink fra S. 64° V. gennem V. til N. 86° V., 61° 35' 45" N. Br. 21° 27' 41" Ø. Lgd.

Råtsö Fyr grønt Hurligblink fra N. 14° V. gennem N. til N. 72° Ø., afvekslende hvidt og rødt Blink fra N. 72° Ø. gennem Ø. til S. 54° Ø., rødt Hurligblink fra S. 54° Ø. til S. 29° Ø., grønt Hurligblink fra S. 29° Ø. til S. 6° Ø., afvekslende hvidt og rødt Blink fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 12° V., rødt Hurligblink fra S. 12° V. til V. 61° 36' N. Br. 21° 27' 41" Ø. Lgd.

7. Farvand almærket. **Åbo District. Botniskke Bugt.** Et nyt Farvand er almærket mellem Penmarvik og Pargas Malin for 3¹/₂ m Dybgaende, fra Pargas Malin til Mattholm NØ.-Pynt for 2¹/₂ m Dybgaende og fra Mattholm NØ.-Pynt til Halvøer for 4¹/₂ m Dybgaende. Mattholm: 60° 15' N. Br. 22° 11' Ø. Lgd.

8. **Netvindsignaler bortfalder. Østersøen. Tyskland.** Vindsignalerne ved Memel, Pillau, Schiewenhorst og Hela vises ikke længere om Natten. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2128. Kjøbenhavn 1910).

9. **Netvindsignaler bortfalder. Nordøen. Tyskland.** Vindsignalerne ved Guxhaven og Høherøge Fyr vises ikke længere om Natten. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2187 og 2237. Kjøbenhavn 1910).

10. **Tønder midlertidig inddraget. Blane Balje. Jæde.** De røde Stumplønder B/A og B/B i Blane Balje er drevet bort og udlægges først i Slutningen af Februar 1911. Tønde B/A: 53° 47' N. Br. 7° 59' Ø. Lgd.

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

11. **Tønde ombyttet med Fløjstønde. Bulman Rock. Kinsale. Irland S.-Kyst** Bulman Rock Tønde er ombyttet med en rød Fløjstønde. 51° 40' N. Br. 8° 29' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

12. **Lystønde. Sinal de Castro. Ria de Arosa. Spanien.** Paa den sorte Spidstønde 1 ved Sinal de Castro i Ria de Arosa er tændt et rødt, fast Fyr. 42° 31' 06" N. Br. 8° 58' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1638. Kjøbenhavn 1908).

13. **Grunde. Vigo Bay. Spanien V.-Kyst.** I Vigo Bay findes følgende grunde: 7¹/₂ m 18¹/₂ Kbl S. 16° V. fra Monte Faro Fyr. 9¹/₂ m 12¹/₂ Kbl N. 16° V. fra Monte Faro Fyr. 2¹/₂ m 3¹/₂ Kbl S. 33° Ø. fra Monte Faro Fyr. 6 m 6 Kbl S. 55° Ø. fra Monte Faro Fyr. 3¹/₂ m 14¹/₂ Kbl S. 52° V. fra Monte Faro Fyr. Monte Faro Fyr: 42° 12' N. Br. 8° 54' V. Lgd.

14. **Tønder flyttet. Trial Course. Delaware Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Indløbet til Delaware Bay er følgende Tønder flyttet og ligger nu: Trial Course Lower hvide Spidstønde N. 15¹/₂° Ø. fra Cape Henlopen Fyr og N. 86¹/₂° Ø. fra Harbor of Refuge North End Fyr i 43 m Vand. Trial Course Upper hvide Spidstønde N. 4° Ø. fra Cape Henlopen Fyr og N. 57° Ø. fra Harbor of Refuge North End Fyr i 47 m Vand. Afstanden mellem Tønderne er 1 Sm. Cape Henlopen Fyr: 38° 46' 42" N. Br. 75° 05' 03" V. Lgd.

15. **Fyr oprettet. Cherrystone Inlet to Cape Charles City. Virginia. Chesapeake Bay.** I Chesapeake Bay er følgende Fyr tændt:

Cherrystone Bar, en rød, fast Lanterne paa V.-Siden af det gravede Løb, S. 43¹/₂° V. fra Cape Charles City Forfyr og S. 8¹/₂° Ø. fra Cherrystone Fyr.

Cherrystone Inlet Channel Range Rear, en hvid, fast Lanterne ved Begyndelsen af Stemmolen paa N.-Siden af Cape Charles City Ship, N. 24¹/₂° V. fra Cape Charles City Forfyr og N. 46¹/₂° Ø. fra Cherrystone Fyr.

North Jetty, en rød, fast Lanterne V. for Indrenden af Stemmolen, N. 17¹/₂° V. fra Cape Charles City Forfyr og N. 51¹/₂° Ø. fra Cherrystone Fyr, der ligger paa 37° 15' 38" N. Br. 76° 02' 05" V. Lgd.

16. **Tønde udlagt. Benedict Flats. Patuxent River. Maryland. Chesapeake Bay.** Benedict Flats Spidstønde 11 er udlagt i 15 m Vand ud for Town Point, V.-Siden af Patuxent River, S. 2° V. fra Gods Grace Point Værkant og N. 84° Ø. fra Town Point. 38° 30' 50" N. Br. 76° 40' 15" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

18. **Fyr atter i Orden. Rio Doce. Brasilien.** Rio Doce Fyr lyser atter normalt. 19° 37' S. Br. 39° 49' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2560. Kjøbenhavn 1910).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

19. **Grund fundet. Penang Harbour. Malacca Stræde.** En Grund med 3¹/₂ m Vand ligger 4¹/₂ Kbl S. 130° V. fra Sweetenham Pier S.-Ende og N. 81° Ø. fra Skorstenen paa den elektriske Lysstation. Sweetenham Pier: 5° 24' N. Br. 100° 20' Ø. Lgd.

20. **Grund fundet. Salat Sinki. Singapore. Malacca Stræde.** Et Korallrev med 0¹/₂ m Vand ligger i 9¹/₂ m Vand 14¹/₂ Kbl N. 69° V. fra Cyrene Shoal V.-Baake og N. 13° Ø. fra Banken paa V.-Enden af Pulo Bosing Rev. Cyrene Shoal: 1° 15' N. Br. 103° 45' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

21. **Karantænebestemmelser. Rusland.** — Byen St. Petersborg er erklæret for kolerafruet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyrt Kort eller ny Bog; R: retet, ny Udgave; f: fannuleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. England, November 1910.

R 2430 England, South Coast. — Portland to Owers.

R 1698 England, South Coast. — Dover harbour.

R 199 Adriatic, Italy. — Brindisi to Ortona. Plan addet: — »Trenitit islands anchorage».

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

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

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

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

Kaas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibe til Salg.

Jagtskonnert,	8 Aar,	135 Tons dw.	14 000 Kr.
do.	11 „	110 do.	11 000 „
do.	14 „	90 do.	7 600 „

alle klassificerede. Desuden mange andre Skibe til Salg.

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A, København.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 3./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 3./1. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Marseille 31./12. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 4./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Grimsby 3./1. — Antwerpen, Steffens, ank. Antwerpen 30./12. — Arkansas Petersen, afg. Kristiania 20./12. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Palermo 2./1. til Lissabon. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 2./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 3./1. til Riga. — Beira, Lunge, afg. herfra 3./1. til Cardiff. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Sevilla 3./1. — Christian IX, Holm, ank. London 1./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 29./12. — Douro, Søberg, pass. Holtenau 4./1. for Hull. — Esberg, Strufve, afg. Reval 4./1. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Frederik, Nellenmann, ank. Pillau 1./1. — Garonne, Kromann, ank. hertil 1./1. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 3./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 20./12. — Hengest, Munk, ank. hertil 2./1. — Hjelms, Kylesbeck, afg. herfra 4./1. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 30./12. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 4./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 4./1. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 2./1. til Reval. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./1. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Rochelle 3./1. til Havre. — Leopold II, Christensen, ank. hertil 4./1. — Loire, Craignou, ank. Rochefort 1./1. — Louise, Larsen, ank. Swansea 2./1. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 4./1. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 31./12. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Hull 3./1. hertil. — Morsø, Sørensen, pass. Ouessant 2./1. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Konstantinopel 4./1. til Smyrna. — Nordjylland, Petersborg, afg. Riga 3./1. hertil. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Dunkerque 29./12. — Omsk, Harder, ank. hertil 28./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 2./1. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 3./1. for Libau. — Pregel, Iversen, pass. Dartmouth 2./1. for Bordeaux. — Saga, Wiberg, pass. Holtenau 3./1. for Riga. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 21./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 28./12. til New York. — Thyra, Tramp, ank. hertil 5./1. — Tyr, Thøning, afg. herfra 3./1. til Windau. — United States, Gøtsche, afg. New York 29./12. til Kristiansund. — Viking, Meyer, afg. herfra 4./1. til Arendal. — Hans Gude, afg. Manchester 3./1. til Liverpool. — Vadsø, afg. Swansea 30./12. hertil.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque. — London, Bom, ank. Riga 27./12. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 31./12. til Boness. — Bryssel, Kass, afg. Kiel 3./1. til Libau.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 30./12. til København. — Wien, Boeck Hansen, ank. København 8./12. — Roma, v. Thun, ank. London 30./12.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Newcastle 27./12. — Hamlet, Jørgensen, ank. Rotterdam 31./12. — Helge, Pii, ank. Reval 28./12. — Rolf, Reese, ank. Rouen 28./12. — Niels R. Pinsen, Olsen, ank. Rotterdam 30./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Genua 1./1. til London. — Samui, de Fine Licht, ank. Port Said 3./1. — Pangan, Gabe, afg. Bangkok 2./1. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 29./12. — Bandon, Thomsen, ank. Middlesbro 3./1. — Siam, Knudsen, afg. Yokohama 4./1. til Kobe. — Indien, Jensen, afg. Singapore 24./1. til Hongkong. — Tranquebar, Cortsen, ank. Antwerpen 3./1. — Cathay, Kruse, afg. Marseilles 24./12. til Dartmouth.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./1. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. København 3./1. til Rotterdam. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 2./1. til London.

Æro. Energi, Jensen, ank. Nykjøbing F. 3./1. — Enigheden, Jensen, ank. Grimsby 3./1.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, ank. Rendsburg 2./1. — Ellen, Hansen, afg. Penarth 31./12. til Havre. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 1./1. for Barcelona. — Hebe, Gregersen, pass. Gibraltar 31./12. for Middlesbrough. — Johanne, Thøgersen, afg. Riga 31./12. til Limerick. — Laura, Pedersen, ank. Esbjerg 31./12. — Cito, Jepsen, ank. Nantes 1./1. — Bodil, Skou, ank. Grøn- ton 1./1. — Nora, Larsen, ank. Kongsdal 2./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 31./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 4./1. til Emden. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Riga 1./1. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Grangemouth 31./12. til Kiel. — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Wismar 3./1. til Riga. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Bergen 29./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Korsør 31./12. til Cardiff. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 23./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 31./12. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 24./12. — Elna, Rathje, ank. Aberdeen 30./12. — Therese, Pedersen, afg. Hartlepool 31./12. — Simone, Møller, afg. Swansea 3./1. — Jeanne, Terkildsen, afg. Tyne Dock 31./12. — Vera, Risø, ank. Genua 4./1. — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 26./12. — A nine, Leth, afg. Bona 21./12. — Kamna, Løffler, ank. Toulon 2./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Sunderland 3./1. — Helene, Sørensen, afg. København 4./1. — Sjælland, Dam, ank. Esbjerg 2./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. Blyth 2./1. — Hermia, Hansen, ank. Plymouth 2./1. — Alice, Jørgensen, afg. Riga 4./1. — Gudrun, Sørensen, ank. Kiel 30./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Kolding 2./1. — Valborg, Hansen, ank. Tyne Dock 3./1. — Estrid, Troest, afg. Riga 4./1. — Gunhild, Hansen, afg. Reval 2./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Rotterdam 29./12. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 4./1. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 31./12. til København. — Gul- faxe, Petersen, pass. København 3./1. for Hull. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 2./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Oporto 30./12. — Freja, Nielsen, ank. København 4./1. — Vera, Thing, ank. Blyth 4./1.

Sejlskibe.

Rønne. Magnus, Hansen, er ank. København.

Svendborg. Venus, Andersen, ank. Stubbekjøbing 29./12. — Psyche, Olsen, ank. Børgense 29./12. — Peter, Skov, ank. Randers 24./12. — Ane, Jørgensen, ank. Skelskør 30./12. — Delos, Andersen, ank. Caen 29./12. — Althea, Skovgaard, ank. Plymouth 30./12. — London, Andersen, ank. Brest 31./12. — Niels, Nielsen, ank. Wemyss 31./12. — Jason, Hansen, ank. St. Nazaire 2./1. — Hertha, Hansen, ank. Haderslev 3./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Guldborg 30./12. — Valkyrien, Hansen, ank. Swansea 30./12. — Fritz Emil, Nielsen, ank. London 31./12. — Severine, Jensen, ank. Stege 1./1. — Rossing, Larsen, ank. Haderslev 1./1. — Daguy, Rasmussen, ank. Dartmouth 2./1.

Æro. Johanne, Østermann, pass. Gibraltar 1./1. — Esther, Fabricius, er ank. Swansea. — Jenny, Svane, er ank. Plymouth. — H. C. Grube, Svane, afg. Hamburg 29./12. til Cadiz. — Al- bertha, Kromann, ank. Charlestown 31./12. — Mester, Petersen, ank. Ystad 1./1. — Christiane, Bager, ank. Middelfart 1./1. — Hertha, Krull, ank. Fowey 31./12. — Norma, Christensen, ank. Brest 1./1. — Thor, Kromann, afg. Laguna de Terminos 1./1. til London. — Signe, Hansen, ank. Odense 3./1. — Carla, Albertsen, er ank. Bahia.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. Januar 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skoleskibet »Viking«. — Franske Sømandsstrejker. — Fragtmærkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pansning og 1ste Klasses Syning.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens** pautiske Etablissement.
I Kommission hos **Tillges Boghandel.**

NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling. Telf. 8946.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 10. Januar 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

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

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
„Smith, Cronstadt“ „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ANTYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Marine-Sugegas-Motoren
billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.
A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

LANDMANDSBANKEN

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

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Bjorch-Jensen & Co.

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

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby, 49 82 Netto-Tons, laster 110 Tons dw., 103 & 104 Tons Rug, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører **H. L. Rasmussen**, Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fredericia, der maaler 23⁸⁰/₁₀₀ Brutto, 19²²/₁₀₀ Netto Register Tons, er til Salg ved Henvendelse til Ejeren.

Skipper **L. N. Løysemos**, Fredericia.

Skib til Salg.

Jagt „Karoline“, 32⁶⁴/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, bygget 1899, laster 70 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører **L. Samuelsen**, Mariager.

Skibsfører.

Styrmand, 30 Aar, med Skibsfører-Borgerskab, søger i dette Foraar et mindre Dampskib at føre i indskrænket eller uden for indskrænket Fart — eventuelt kan nogen Kapital indskydes. Billet, mrkt.: „379, Dampskibsfører“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 15. Februar d. A.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditult Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfjrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

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

Skibsførerplads søges.

Undertegnede, der i 6 Aar har ført Skib her fra Pladsen for Rederi, og i det hele har faret i 7 Aar som Skibsfører i indskrænket Fart, søger en saadan Stilling. Gode Anbefalinger haves. Om forlanges, kan en mindre Part overtages i et godt Skib.

Chr. Folmann,
Skibsfører,
Helgolandsgade Nr. 1,
Nykebing F.

Skib til Salg.

Galeasen „Anna“ 33 Net. Reg.-Tons laster 78 Tons dw. sejler uden Ballast er grundet paa anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører **R. S. Bruun**, Stige pr. Oden-ø.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65⁷¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 145 Tons Død-vægt, er paa Grund af Førens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer **R. Albertsen**, Strynø pr. Rudkøbing, eller til Skibsbygmester **A. Jensen**, Øksenhjerg, Svendborg.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance.
Telegram-Adresse: Kjøbenhavn. Telefon Nr. 124.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling afholdes Søndagen den 12. Februar 1911, Eftm. Kl. 7, i Prins Wilhelms Palæ, St. Anna-plads 13, med følgende Dagsorden:

- Punkt 1—5. Se Lovenes Pr. 15.
- „ 6. Ændring i Lovene.
- „ 7. Behandling af Løseforsikringens Anliggender i Henhold til dens Love. Pr. 15 og 17.
- „ 8. Eventuelt.

Kjøbenhavn, den 10. Januar 1911.

Verdensforraadet af Jern. Medens man anstiller alvorlige Betragtninger over den tiltagende Udtømmelse af Kullejerne, behøver Spørgsmaalet om den Tid, da Mennesket ikke har Jern nok, ikke at forurolige os, skriver »Hamb. Corr.«. Alligevel er det naturligvis af Betydning, ja simpelthen en Pligt at gøre sig Regnskab for, hvor længe den Beholdning af Jern, som de forskellige Lande raader over, vil kunne strække til.

To fortrinlige Afhandlinger i »Zeitschrift für praktische Geologie«, af Professorerne Beyschlag og de Launay giver Oplysning derom. I Følge disse Afhandlinger er syv Stater i den glædelige Situation at raade over mere end en Milliard Tons af Jernerts i deres Grund. I Spidsen staar De Forenede Stater med c. 4,3 Milliarder. Derefter følger Newfoundland, hvis Grund, trods dens ringe Udstrækning, skjuler c. 3,6 Milliarder Tons, eller lige saa meget som Tyskland, hvortil kommer, at den newfoundland-ske Erts er rigere end den tyske. Endvidere kommer Frankrig med 3,3, Øen Kuba med 1,9, Sverige med 1,2 og Storbritannien med 1,3 Milliarder. Storbritannien staar trods sit noget større Tal tilbage for Sverige, fordi dets Erts er fattigere.

Som en anden Gruppe kommer en ny Række af syv Stater, der mindst ejer over 100 Millioner Tons Jernerts hver. Denne Række er efter Rusland, Spanien og i større Afstand Norge, det lille Luxemburg, Østerrig, Algier, Tunis og Grækenland. Som særlig paafaldende bliver den Kendsgerning fremhævet, at hele Afrika, Asien og Australien sammenlignelsesvis synes at være fattige paa Jern. I denne Henseende er det dog muligt, at Kina kan berede en Overraskelse, da Jernerts uden Tvivl er udbredt dér, dog rimeligvis ikke af nogen rig Kvalitet.

Erfaringer med Porhydrometeret. Der foreligger Resultater, som er værd at lægge Mærke til, opnaaede ved Forsøg med det for nogle Uger siden omtalte Apparat (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 89, 1910) Skibsvægtten Porhydrometeret, skriver »Hansa«. Kaptajn Space, Fører af Damperen »Anerly«, bekendtgør dem. Nedenstaaende Tabel viser en Sammenligning af den ved en almindelig Vægt og Porhydrometeret opnaaede Vægt:

	Almindelig Vægt. Tons.	Porhydrometeret. Tons.
Vandballast	1084	1084
Bunkerkul	383	383
Indtagne Kulladninger den		
4. November	263	263
5. —	743	744
7. —	1299	1301
8. —	968	968
9. —	918	918
10. —	584	584
11. —	443	443

De ved Porhydrometeret angivne tre Tons mere Vægt skriver sig efter Kaptajnens Anskuelse i det ene Tilfælde fra Aske, der laa paa Dækket fra de til Donkey-Kedlen brugte Kul, og i det andet Tilfælde fra Vægten af Redningsgenstande, der var kommet om Bord i Havnen. Hertil bemærker »Shipp. Gaz.«:

Et Instrument, der, anbragt i en Damper paa over 6,000 Tons, kan angive endogsaa saadanne Ubetydeligheder som disse, maa absolut faa Betydning for Forretningsverdenen over hele Jorden ved at spare Vejningsomkostninger baade ved Ind- og Udladning af et Skib, og det vil sikkert vise sig at være af stor Værdi baade for Redere og Af-skibere.«

Grundstødninger i Hemmelighed. — Alvorlige Anklager mod en Skibsfører. Et

Kristiania-Rederi har i Følge »Norges Søfartstidende« fornylig overfor Øvrigheden rettet en Del Anklager af meget alvorlig Art mod en af dets Kaptajner.

Det Skib, Kaptajnen førte, har saaledes i 1909 og 1910, indtil Førerstillingen i Foraaret 1910 blev frataget Kaptajnen, grundstødt ikke mindre end fire Gange, uden at Rederiet har faaet nogen som helst Underretning derom. Kaptajnen har vedblevet at lade Skibet gaa i Fart, stærkt beskadiget som det var og derved, paastaar Rederiet, udsat Besætningens Liv, Skib og Ladning for alvorlig Fare.

Da Skibet i April Maaned 1910 skulde have sit sædvanlige Eftersyn, var Bunden saa medtaget, at Reparationen tog elleve Dage og kostede c. 15,000 Kroner; dette tilskrives de mange ikke reparerede Grundstødninger. I henvend et Aar har Skibet sejlet i usødygtig Stand, uden at Rederiet har haft den ringeste Anelse derom.

Men der reltes ogsaa en anden meget alvorlig Anklage mod Kaptajnen, nemlig, at enkelte af de indtrufne Grundstødninger slet ikke er indført i Journalen; og om andre Grundstødninger hedder det, at det, som Journalen indeholder derom, først er indført længe efter Begivenheden, — for en enkelt Grundstødning endog et helt Aar derefter, — nemlig først da Begivenheden tilfældig var kommet Rederiet for Øre, og Føreren var afkrævet Rapport. Søforklaringer har Kaptajnen ikke ulejligt sig med.

Ogsaa med Hensyn til det regnskabsmæssige er der et Deficit paa c. 1,700—1,800 Kroner, som Rederiet drager med ind under sin kriminelle Anklage mod Kaptajnen.

Sagen kommer til Behandling ved Kristiania Forhørsret med det allerførste.

Høj Bøde for Smugling af Opium. Det norske Dampskib »Brand« blev, som tidligere omtalt, for en Tid siden idømt en Mulkt paa 96,000 kinesiske Dollars af de franske Myndigheder i Saigon, fordi der var forsøgt Indsmugling af Opium af Mandskabet — en Forbrydelse, som bliver meget strængt bedømt derude.

Der har nu i længere Tid været ført Underhandlinger med de saigonske Myndigheder om Mulktens Nedsættelse eller Ophævelse, men under disse Forhandlinger skal der være kommet saa mange Mærkværdigheder for Dagen angaaende Saigon, at Sagen ser ud til at ville faa et uanet Omfang.

Det norske Rederi har heldigvis dækket sig ved Assurance overfor et Tab som dette med Mulkten, saa Rederiet lider ikke noget direkte Tab.

(Norg. Sjøft.)

Dansk Redningsvæsen bedømt af en tysk Søret. Den 13. Oktober 1910 strandede den tyske Damper »Sophie« af Danzig under Taage paa Kjærsgaard Strand i Jammerbugten ved Jyllands Vestkyst (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 82, 1910). Redningsbaadene fra de tilgrænsende Redningsstationer — Lilleheden, Nørre Tornby, Skallerup Klit og Lønstrup — mødte alle ved Strandingsstedet og deltog i det paa Grund af stærk nordøstlig Storm yderst farlige Redningsarbejde. Straks ved Redningsforsøgenes Begyndelse blev en Mand af Besætningen i Nørre Tornby Redningsbaad slynget over Bord, forslaaet og skyllet paa Land, hvorefter han døde; men Redningsarbejdet fortsattes med uformindsket Iver, og det lykkedes efterhaanden at redde ni Mand af den femten Mand store Besætning, medens det viste sig umuligt at redde de øvrige seks, væsentlig fordi de var for udmattede til at springe i Søen for ved Hjælp af de fra Baadene udkastede Redningsbælter at hale om Bord — den eneste Redningsmaade, der under de forhaandenværende Omstændigheder var mulig.

Det fremgaar af Udskriften af det ved Soretten i Danzig den 6. f. M. afholdte Søforhør i Anledning af den nævnte Stranding, at Retten gentagne Gange paa den mest anerkendende Maade har udtalt sig om de danske Redningsmandskabers Forhold ved den paagældende Lejlighed og erklæret, at de havde gjort sig fortjent til den højeste Ros. Retten fremhæver udtrykkelig den Dødsforagt, hvormed Folkene, til Trods for at en af deres Kammerater omkom under Redningsforsøgene, uforfærdet fortsatte Bjergningsarbejdet, indtil alle var reddede, som under de forhaandenværende Omstændigheder overhovedet kunde reddes. Retten omtaler ligeledes den Duelighed, hvormed Redningsarbejdet udførtes, og Søforhøret slutter med den Udtalelse, at naar den omhandlede Stranding ikke krævede endnu flere Ofre, skyldes dette udelukkende de heroiske Anstrængelser, der udvist af de danske Redningsmandskaber, som ved nævnte Lejlighed fra tidlig Morgen til Aften var i utrættelig Virksomhed og satte deres eget Liv paa Spil for at redde de tyske Søfolk.

Meddelelser fra Udenrigsministeriet. Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Skibe, kommende fra Saloniki, paalagte fire Dages Karantæne er forhøjet til fem Dages Karantæne. Overfarten iberegnet, med Desinfektion.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 7. Januar.

Tyske Farvande.

Memel: Isfri.

Pilla u. Søen og Havnen: Løs Sjø- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Klingerfjorden: Svær Fastis, Isbryder. Sundsvallsfjorden: Tynd Fastis: indenfor Draghållan: Drivis. Alnösund: Lukket.

Hudiksvall. Søen: Isfri. Saltvik og Hudiksvallsfjord: Fastis og Sjapis, Skibsfarten ventes lukket om et Par Dage.

Gefle. Løbene til Gefle: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Strömstad. Idefjorden: tynd Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Havnen paa Sjællands Odde. Holbæk, 5. Januar. (Ritz. Bur.) Under de sidste Dages Storme er den Havn, som et tysk Interessentskab har anlagt paa Sjællands Odde, bleven saa godt som ødelagt. Den nordre Mole er saa at sige skyllet bort, og Skaden anslaaes til flere Tusinde Kroner. Havnen, der nu er ufarbar, var næsten bleven færdig efter et lignende Uheld i Fjor.

Galease i Brand. Helsingør, 8. Januar. (Ritz. Bur.) Motorgaleasen »Victoria« af Halmstad, lastet med Sten, ankom i Formiddag til Helsingørs Red paa Slæb af Dampskibet »Sejr« af Kalundborg. Galeasen blev truffet Nord for Kronborg med Ild om Bord, opstaaet ved en Eksplosion. Bjergningsdamperen »Bien« blev tilkaldt og slæbte Galeasen ned til Lappegrunden for at slukke Ilden.

Vi har modtaget Grosserer Societetets Komité's Responsa for Aarene 1885—1909, udarbejdet

af Højesteretssagfører C. h. Shaw og nationaløkonomisk Konsulent Jul. Schovelin, udkommet i Bogform i Kommission hos Lehmann & Stage, Løvstræde 8. Bogen vil sikkert blive en nyttig og benyttet Haandbog i Handels- og Søfartskredse.

Dødsfald. Dragør, 8. Januar. (Ritz. Bur.) Fhv. Skibsfører og Skibsreder H. D. Præst i Dragør er den 8. ds. afgaaet ved Døden, 81 Aar gammel. Afdøde var i en Del Aar Medlem af Byforstanderskabet i Dragør.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 55/1910, afsagt den 23. November 1910. Grosserer And. O. Bendtsen mod A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comp. ved dets Forretningsfører Firmaet A. & H. Christensen ved dets Indehavere Grosserer Alfred Christensen og Grosserer Harry E. Christensen, Firmaet A. & H. Christensen ved dets nævnte Indehavere og Grosserer Alfred Christensen.

I November 1906 oprettedes der mellem Citanten i nærværende Sag og Grosserer Alfred Christensen en Overenskomst, gaaende ud paa, at Citanten skulde erholde al Proviantering til de Dampskibe og Fartøjer, der tilhørte A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comp., mod, at han tegnede sig for 10,000 Kr. Aktier i det nævnte Selskab. Dette Selskabs Forretningsfører var det af Grosserer Alfred Christensen og hans Søn bestaaende Firma A. & H. Christensen.

I Slutningen af den Overenskomsten stadfæstende Skrivelse af 15. November 1906 udtalte Grosserer Christensen: »Skulde vi mod Forventning af en eller anden Grund lade være med at tage Proviant fra Dem, hvilken kun maa leveres til gangbare Priser og gode og fejlfri Varer, da vil vi tage Aktierne tilbage til pari, og vor Arrangement vil da hermed være ophørt«.

Citanten tegnede sig for Aktierne og indbetalte kontant 2,500 Kr., medens Resten af det tegnede Aktiebeløb afvikledes ved Levering af Proviant. I Resten af Aaret 1906 leveredes for Kr. 1,546.13 og i Aaret 1907 for Kr. 8,158.99. Senere tog imidlertid Leverancen af; Selskabets to største Skibe »Lady Furness« og »Annette Furness« gik mest paa Udlandet, og der opstod Strid mellem Citanten og Grosserer Christensen om, hvorvidt Citanten ogsaa havde Ret til at levere Proviant til Skibene i udenrigske Havne. Da Citantens Ret hertil blev bestridt, anlagde Citanten i Januar 1909 Sag mod A/S. Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp. til Opfyldelse af Tilsagnet i Skrivelse af 15. November 1906 om Tilbagelagning af Aktierne til pari Kurs.

Denne Sag forligtes imidlertid den 10. Marts s. A., saaledes at Citanten frafaldt sin Paastand paa, at de Indstævntes hidtidige Forhold ansaas som Misligholdelse af deres Forpligtelse til at tage Proviant fra ham, medens de Indstævnte anerkendte, at deres Forpligtelse til at tage Proviant fra Citanten ogsaa strakte sig til Udlandet, »for saa vidt Citanten ønskede at levere og kunde dette«.

Da Citanten efter nogen Tids Forløb mente at have erfaret, at der købtes Proviant til Skibene andre Steder end hos ham i Havne, hvor han ansaa sig berettiget og i Stand til at levere, reklamerede han i Skrivelse af 26. Juli 1909, men erklærede dog, at han ikke agtede at gøre sit Krav om Tilbagekøb af Aktierne gældende, hvis de Indstævnte vilde erklære sig enig med ham i, at han havde Krav paa at proviantere Skibene i hvilken som helst inden- og udenlandsk Havn, og hvis de Indstævnte derfor erkendte det for deres Pligt betimeligt at underrette ham om, naar

Damperne ankom til de respektive Havne, og hvilken Proviant der skulde leveres, og endvidere erkendte sig pligtige til at instruere Skibsførerne om, at hele Provianteringen skulde foregaa gennem Citanten.

Efter Modtagelsen af denne Skrivelse sendte det indstævnte Selskab under 30. Juli en Skrivelse til Førerne af de to Dampere »Lady Furness« og »Annette Furness«, hvori det meddeltes dem, at Citanten havde reserveret sig Retten til at levere Proviant ved at tegne sig for et større Beløb Aktier, og hvori Skibsførerne anmodedes om at »meddele dette Firma forud, hvad Proviant De skal have i hver Plads, saaledes at han, hvis De ønsker det, kan have Provianteringen«.

I Skrivelse af 10. August fra det indstævnte Selskab til Citanten — en Skrivelse, som først sendtes Citanten med et Brev af 6. September af det indstævnte Selskabs Sagfører, der havde været bortrejst — beklagede Selskabet, hvis Førerne af deres Skibe havde købt Proviant hos andre, naar Citanten var beredt til at levere, men tilføjede, at de selvfølgelig ikke vilde paatage sig videregaaende Forpligtelser end dem, der indeholdtes i Forliget af 10. Marts. Selskabet henstillede, at Citanten korresponderede med Førerne af Skibene og eventuelt opgav det indstævnte Selskab, om han maatte have Forbindelser i Nordsø- eller andre Havne, fra eller gennem hvem der kunde rekvireres Proviant uden at overtræde Overenskomsten.

I det nævnte Brev af 6. September 1909 fra det indstævnte Selskabs Sagfører gjorde denne samtidig gældende, at de af Citanten beregnede Priser for leverede Varer var højere end tilladt i Skrivelsen af 15. November 1906, (ikke »gangbare Priser«), og at det indstævnte Selskab herefter ikke var bunden ved Overenskomsten.

Der opstod nu en ny Retssag, idet det indstævnte Selskab mente sig berettiget til at tilbageholde Betalingen for leverede Varer for deri at søge Erstatning for det formentlig begaaede Brud paa Overenskomsten. Citanten indstævnedes derfor Selskabet til Varernes Betaling. Medens denne Retssag stod paa, erklærede Citanten i Skrivelse af 7. Februar 1910, at han indtil videre saa sig nødsaget til ikke at effektuere Kaptajnernes Proviantordrer, og han ophørte derefter med Leveringen.

Under Sagen afholdtes der af rellig udmeldte Mænd et Skøn over Priserne paa de af Citanten leverede Varer. Skønsmændene erklærede, at de kun kunde udtale sig om Priserne paa de her i Byen leverede Varer, og at Priserne paa disse, naar de gik ud fra, at det var første Klasses Varer, maatte betragtes som gangbare, men dog i flere Tilfælde noget højere end sædvanligt for Skibsproviant.

Sagen forligtes derefter den 27. April, saaledes at det indstævnte Selskab forpligtede sig til at betale de paastævnte Beløb med Fradrag af en ved Overenskomst fastsat Prisreduktion paa 100 Kr.

Den 6. Maj udbetaltes de efter Forliget af 27. April skyldige Beløb, dog først efter at Citanten hos Byfogden havde bestilt Eksekution, og den 7. Maj tilskrev derpaa Citanten det indstævnte Selskab, at han imødesaa deres Proviantordrer, men maatte insistere paa kontant Betaling ved Proviantens Aflevering.

Dette Krav vilde det indstævnte Selskab ikke opfylde, og Resultatet blev, at Citanten under 31. Maj 1910 anlagde nærværende Sag, hvorunder han har paastaet de Indstævnte A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comp. in solidum med Firmaet A. & H. Christensen, dets Indehavere Grosserer Alfred Christensen og Grosserer Harry E. Christensen, en for alle og alle for en tilpligtede mod Udlevering af de omhandlede ti Stykker Aktier a 1,000 Kr. i det nævnte Selskab at tilbagebetale ham Aktiernes Beløb 10,000 Kr. med Renter af det nævnte Beløb og Sagens Omkostninger.

Citanten har navnlig dels paaberaabt sig det indstævnte Selskabs positive Vægning ved at købe Proviant

mod kontant Betaling, og hævder, at han var berettiget til at opstille dette Krav, da der aldrig havde været nogen Aftale om, at der skulde ydes Kredit, dels henvist til, at han i den Tid, hvorom der navnlig kan være Tale, nemlig Tiden fra den 10. Marts 1909 til 7. Februar 1910 altsaa omtrent 11 Maaneder, kun har leveret Proviant for Kr. 10,865.45, medens de to større Skibe i samme Tidsrum hos andre end Citanten efter det indstævnte Selskabs Opgivelse har provianteret for Kr. 11,679.65.

Det indstævnte Selskab har hævdet, at der fra dets Side er gjort, hvad der kunde gøres for at opfylde Forpligtelserne efter Forliget af 10. Marts 1910 saa loyalt som muligt. Men Selskabet har paa den anden Side fremhævet, at der maa være en Begrænsning i Citantens Ret til at levere Proviant, og at der ikke kan være Tale om at lade Citanten besørge Provianteringen i enhver som helst udenlandsk Havn. Selskabet har gjort gældende, at det ene Skib »Annette Furness« i det heromhandlede Tidsrum blandt andet har været i Fart til Buenos Aires, Archangel, Algier, Lissabon m. v., og Skibet, der er dirigeret rundt omkring, hvor der var Fragter at faa, i Almindelighed ikke saa betimelig har vidst, til hvilken Havn det skulde gaa, at det har været muligt at lade Proviant sende fra Kjøbenhavn. Iøvrigt hævder de, at Skibsførerne maa have Lov til at købe letfordærlige Varer saasom Brød, Smør, fersk Kød og lignende i de Havne, hvor Skibene kommer, og at den største Del af Indkøb hos andre end Citanten netop angaar saadanne Varer.

De Indstævnte har i Henhold til disse Grunde paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Retten kan ikke give Citanten Medhold i, at de Indstævntes Vægning ved at præstere kontant Betaling — noget, som ikke havde været Sædvane mellem Parterne, og som vilde medføre forskellige Vanskeligheder, naar Skibene var i udenlandske Havne — kan betragtes som en Misligholdelse, der kan berettiggende ham til at kræve Aktiernes Beløb tilbage. Citanten maa betragtes som den, der selv har hævet Overenskomsten, og Spørgsmaalet om Aktiebeløbets Tilbagebetaling maa udelukkende bero paa, om der foreligger en Misligholdelse i den Omstændighed, at der i Tidsrummet mellem Forligets Dato (den 10. Marts 1909) og den Dag, da Citanten selv indstillede Leveringen (den 7. Februar 1910) er taget Proviant til »Lady Furness« og til »Annette Furness« fra andre end Citanten.

Det maa betragtes som uomtvisteligt, at Skibsførerne ogsaa efter Forliget af 10. Marts har været berettiget til at købe Brød, Smør og lignende letfordærlige Varer i de udenlandske Havne, som Skibene anløber.

Det maa ligeledes betragtes som givet, at Forliget ikke kan forhindre det indstævnte Selskabs Skibe i at proviantere i fremmede Havne, naar de ikke har Tid til at afvente Varernes Ankomst fra Citanten, og hvor det ikke med Rimelighed kunde forlanges af Skibet, at det i Tide rekvirerede Proviant hos Citanten sendt til de paagældende Havne, kan saadan Proviantering ikke betragtes som en Misligholdelse af Forliget. Citanten maa takke sig selv for, at han ikke har opgivet Leverandører i udenlandske Havne, med hvem han stod i Forbindelse.

Retten maa imidlertid efter en Gennemgang af de fremlagte Regninger finde, at en ikke helt ringe Del Varer af den Beskaffenhed, at Citanten kunde have leveret dem, er anskaffet i Havne, hvor det maa antages, at Citanten var villig og i Stand til at levere.

Særlig gælder dette om Varer som er anskaffet til »Lady Furness«, der var tidsbefragtet og gik mellem Hamburg og engelske Havne, saaledes at det regelmæssig anløb Hamburg, og som derfor utvivlsomt kunde være leveret af Citanten. Efter Forliget af 10. Marts var det overladt til Citanten at afgøre, om han ønskede og var i Stand til at levere i Udlandet, og der ses ikke fra det indstævnte Selskabs Side at være foretaget tilstrækkeligt for at holde Citanten underrettet om Skibenes Bestemmelsessteder, og hvad Proviant de maatte mangle. Retten kan derfor ikke

skønne rettere, end at der foreligger en Misligholdelse af Overenskomsten, og at Citanten af denne Grund maa være berettiget til at kræve Tilsagnet om Tilbagekøb af Aktierne til pari Kurs opfyldt. Der vil derfor være at give Dom i Overensstemmelse hermed, dog at Retten maa gaa ud fra, at begge Parter har forstaaet Ordet »vi« i Grosserer Christensens oprindelige Skrivelse af 15. November 1906 som sigtende til Selskabet, og at der derfor kun kan gives Dom over dette, medens hverken Firmaet A. & H. Christensen, hvis hele Virksomhed efter det oplyste bestaar i at være Forretningsfører for det indstævnte Selskab, eller Grosserer Alfred Christensen kan have noget personligt Ansvar. Sagens Omkostninger vil det indstævnte Selskab have at udrede til Citanten med 300 Kr.

Dom i S. S. Nr. 41/1910, afsagt den 23. November 1910. Grosserer And. O. Bendtsen mod A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings-Comp. ved dets Forretningsfører Firmaet A. & H. Christensen ved dets Indehavere Grosserer Andreas Christensen og Grosserer Harry E. Christensen.

Citanten under nærværende Sag havde i Følge en mellem Parterne truffen Overenskomst Eneret til at proviantere de det indstævnte Selskab A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comp. tilhørende Dampskibe. Der havde efterhaanden udviklet sig et noget spændt Forhold mellem Parterne, blandt andet fordi de Indstævnte mente, at Citanten debiterede dem højere Priser, end han efter Overenskomsten havde Ret til, og fordi de i den Anledning havde tilbageholdt noget af Betalingen for den modtagne Proviant. Der opstod i den Anledning en Retssag mellem Parterne. Medens denne Retssag stod paa, forlangte Citanten ved Skrivelse af 29. Januar 1910 et Å Konto Afdrag paa 2,000 Kr. paa et Regningsbeløb paa Kr. 2,319.13. De Indstævnte nægtede at opfylde dette Forlangende, og Citanten tilkendegav derfor i Skrivelse af 7. Februar, at han saa sig nødsaget til foreløbig ikke at effektuere Kaptajnernes Proviantordrer. Han ophørte derefter med at levere Proviant. Den fornævnte Retssag endte med et Forlig, som afsluttedes den 27. April f. A. og hvorved Citanten slog et mindre Beløb af paa sin Fordring. Der opstod imidlertid snart paany Strid mellem Parterne, idet Citanten ved Skrivelse af 7. Maj dels af Hensyn til de vanskelige økonomiske Forhold, hvori det indstævnte Selskab befandt sig, forlangte, at fremtidige Leverancer skulde betales kontant, dels krævede en Erstatning af Kr. 989.40 for det Fortjenestetab, han havde lidt ved ikke at have haft Provianteringen i Tiden fra 7. Februar til 27. April. Da de Indstævnte nægtede begge Dele, standsede Citanten at Levering til Selskabet og anlagde nærværende Sag, hvorunder han ved Hovedstævning af 11. Maj 1910 har indtalt det fornævnte Beløb Kr. 989.40 med Renter fra den 7. Maj (den Dag Citanten hos de Indstævnte fordrerede dette Beløb), og ved Kontinuationsstævning af 31. Maj yderligere har indtalt et Beløb paa Kr. 242.80, hvortil han beregner sit Fortjenestetab for Tiden fra 7. til 31. Maj; af dette Beløb fordrer han Renter fra Kontinuationsstævnings Dato, og endvidere fordrer han sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Principalt gøres gældende, at Forliget af 27. April 1910 maa opfattes derhen, at Citanten har givet Afkald paa sit Fortjenestetab. Subsidiært har de anbragt, at Citanten ikke havde Krav paa Å Konto Betalinger eller kontant Betaling, og at han derfor ikke, fordi en saadan nægtedes ham, af denne Grund havde Ret til at ophøre med at levere Proviant til de Indstævnte. Naar Citanten tvinger de Indstævnte til at købe Provianten andetsteds, kan han ikke ovenikøbet forlange sit Fortjenestetab godtgjort.

Retten skal ikke komme ind paa Spørgsmaalet om, hvorledes det foran omtalte Forlig maa forstaas. Retten maa give de Indstævnte Medhold i, at Citanten ikke har haft Krav paa kontant Betaling og derfor heller ikke har haft fyldestgørende Grunde til at ophøre med Proviantleverancerne. Men selv bortset herfra maa de Indstævnte være at frifinde. De om Erstatning for Køberens Misligholdelse af hans Pligter i en afsluttet Købekontrakt gældende Regler kan ikke uden videre overføres paa en Overenskomst som den heromhandlede, hvorved den ene Part har — for al Fremtid — sikret sig Eneret til Leverance til den anden Part. Naar Leverandøren af Hensyn til Betalingsvanskeligheder hos den anden Part eller af andre lignende Grunde selv standser Leverancerne, kan han ikke af den Anden forlange Erstatning for Tabet af den Fortjeneste, han kunde have haft, hvis han ikke havde standset Leverancerne. Herom vil der saa meget mindre kunne være Tale, som Overenskomsten mellem Parterne hjemler en anden Følge — nemlig den, at Citanten kan fordrer den af ham indbetalte Aktiekapital tilbage — af et Brud paa Overenskomsten fra de Indstævntes Side.

De Indstævnte vil saaledes være at frifinde, og Citanten vil have at betale dem Sagens Omkostninger med 100 Kroner.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende mat og utilstrækkeligt for de ikke saa faa fragsøgende Sejlere. Fra Tyskland er sluttet enkelte Kornlaster til England til ret antagelig Fragt, ligesom der noteres nogle Partier fra Havne, som Rederne er betænkelige ved at sende Skibe til. Fra Danmark er sluttet nogle Hvedelaster til Frankrig, og andre Partier noteres, som det er vanskelig at komme til Forretning med, idet Befragterne kun byder lave Rater. Sverig er tomt, medens Østnorge har taget enkelte Skibe for Islaster pr. straks og udbyder flere for senere Afskibninger, men til saa lave Rater, at man tør haabe, at Rederne helt vil holde sig tilbage, indtil antagelige Fragtrater indrømmes.

Returfragter Vest fra er uforandret matte for de større Sejlere, men enkelte mindre har og kan opnaa ordinære Rater. Udsigterne for nær Fremtid er ikke lyse. Det maa beklages, at enkelte Redere har akcepteret Rater fra Bottenhavet pr. f. o. w. og senere, der er lavere, end hvad der betalles sidste Aar, hvorved de ødelægger Markedet forud.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet usædvanligt flovt for Tiden, og der gøres næsten ingen Forretninger. Colberg har sidst sluttet til 6 Mk. for Rug, 7 Mk. for Havre, men dette er det vanskelig at gentage, da mindre Dampere udbydes til omkring 1 Mk. lavere Fragt. Rostock noterer for et Par enkelte Ladninger Havre 5½ Mk. til Danmark; men ellers har Nordtyskland intet af Interesse. Sverig er ligeledes meget stille, og det samme er Tilfældet med Danmark, baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn. Kjøbenhavn sluttede bl. a. Byg til Præstø 12 Øre, Hvede til Vejle 16 Øre.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

- 1) Har en Skibsfører, efter Aftale med sine Folk, Lov at tilføje Folkelisten en Overenskomst, gaaende ud paa, at Maud-

skabet i Tilfælde af Ishindring, skal være forpligtet til at blive om Bord for halv Hyre eller modtage Afsked og fri Hjenrejse efter Skibsførerens Valg?

- 2) Kan en saadan Tilføjelse annulleres af et Mønstringskontor af den Grund, at den er tilført efter Mønstringsdatoen?
- 3) Er den ikke lige saa bindende for Folkene, naar de har underskrevet Overenskomsten i deres Afregningsbøger, som hvis den var paaført ved Mønstringen?

En Skibsfører.

Sv.: ad 1 og 2) Der er ingen Tvivl om, at en Fører kan oprette Overenskomst som den nævnte med sine Folk, naar det sker før Mønstringen. Efter vor Opfattelse vil han i Almindelighed ogsaa kunne foretage et saadant Skridt efter Mønstringen og med behørig Datering indføre Overenskomsten i Afregningsbøger og Bemandingsliste, uden at noget Mønstringskontor alene af den Grund vil kunne modsætte sig Overenskomsten.

Det maa imidlertid erindres, at saafremt Rejsen gaar længere end til Østersøen eller Nordsøen, skal i Følge Sølovens § 72 de med Mandskabet indgaaede Overenskomster, saaledes som de er tilført Afregningsbøgerne og Skibsmandingslisten, godkendes for Mønstringsbestyreren forinden Udmønstringen finder Sted. Ved at sætte sig ud over denne Lovbestemmelse vil Førerens utvivlsomt ifalde Strafansvar efter Sølovens § 286.

ad 3) En Overenskomst som den omhandlede er formentlig lige saa bindende for begge Parter, naar den er indgaaet efter Mønstringen, som hvis den var indgaaet ved denne. Hovedsagen er, at Overenskomsten er klar og tydelig samt dertil indgaaet under saadanne Former, at der ikke kan rejses Tvivl om, at der virkelig foreligger en Overenskomst. Red.

Fra Sø og Land.

Gamle Kanoner fundet paa Bunden af Elben. Ved Uddybningen af Elbfarvandet paa Strækningen Neumühlen-Oevelgönne har en Dampmuddermaskine allerede flere Gange bragt gamle Vaaben frem for Dagens Lys. En ved Neumühlen beskæftiget Muddermaskine har i den senere Tid igen stødt paa haarde Genstande paa Bunden af Elben og er blevet beskadiget derved, idet nemlig et Kanonløb var kommet i en af Spandene og derefter kom i Klemme i Paternosterværket, lige under Vandets Overflade, hvorved Maskinen gik i Staa. Først efter længere Tids Arbejde lykkedes det Muddermaskinens Mandskab at faa Kanonløbet ud af Spanden, hvorefter det gik til Bunds igen. Nu er der ankommet et Dykkerfartøj til Stedet, som skal afsøge Bunden og tage de gamle Kanoner op. Det antages, at disse stammer fra den Tid, da Svenskerne belejrede Altona, fortæller »Das Schiff«. Den svenske General Steenbock havde nemlig bragt sit Skyts i Stilling paa Elbhøjderne ved Neumühlen for at kunne beskyde Altona med Virkning.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft sættes den 7. ds. en ny Dampner »Manchionel« i Vandet.

Dampneren, der er Værftets Bygge Nr. 278, bygges for det bekendte Skibsfirma O. & A. Irgens i Bergen og vil blive en hurtigsejlende Baad, specielt indrettet for Frugtarten paa Vestindien. Dimensionerne er: Længde 255 Fod, Bredde 35 Fod 6 Tommer og Dybde 23 Fod.

Skibet gik smukt paa Vandet.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 7./1. for London. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 3./1. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Denia 8./1. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 7./1. til Stavanger. — A. N. Hanseu, Kruse, afg. Grimsby 6./1. til Malmø. — Antwerpen, Steffens, afg. Antwerpen 6./1. til Newcastle. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 20./12. til Boston. — Arno, Gjørleff, afg. Gibraltar 7./1. til Lissabon. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 2./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 6./1. — Beira, Lunge, pass. Lizard 7./1. for Cardiff. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Lissabon 7./1. — Christian IX, Holm, afg. London 7./1. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 29./12. — Douro, Søberg, ank. Hull 6./1. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 8./1. — Frederik, Nellemann, afg. Pillau 7./1. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 7./1. til Hull. — Hellig Olav, Holst, dokker. — Hjelm, Kyllesheck, ank. Danzig 6./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Livorno 7./1. til Neapel. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 4./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 4./1. — Kentucky, Andresen, afg. Philadelphia 1./1. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Reval 6./1. — Kursk, Gommesen, ank. Havre 6./1.

— Leopold II, Christensen, ank. hertil 4./1. — Loire, Craignou, ank. Rochefort 1./1. — Louise, Larsen, afg. Swansea 4./1. til Leghorn. — Louisiana, Ørsted, pass. Hanstholm 5./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 6./1. til Antwerpen. — Moskø, Jønsen, ank. hertil 7./1. — Morsø, Sørensen, ank. hertil 7./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 8./1. til Dunquerque. — Nordjylland, Petersborg, pass. Brunsbüttel 7./1. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Jakobsen, ank. hertil 7./1. — Omsk, Harder, afg. herfra 8./1. til Libau. — Oscar II, Hempel, dokker. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 6./1. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 6./1. — Saga, Wiherg, ank. Riga 7./1. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Klauson-Kaas, afg. Dartmouth 28./12. til New York. — Thyra, Tramp, ank. hertil 9./1. — Tiber, Bech, ank. hertil 6./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 8./1. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 8./1. til Kristiania. — Viking, Meyer, afg. Bergen 7./1. Nord paa. — Hans Gude, ank. Liverpool 4./1. fra Manchester. — Vadsø, ank. hertil 5./1. — Karin, ank. Manchester 5./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 4./1. — London, Bom, ank. Riga 27./12. — Paris, Tholander, afg. Boness 6./1. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 7./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. London 30./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Rendsburg 7./1. til Riga. — Nautik, N. Nielsen, pass. Cape Finisterre 4./1. for Hamburg. — Nexos, Basse, ank. Sevilla 3./1. — Ellen, Hansen, ank. Tyne 7./11. — Fylla, Christensen, pass. Hook of Holland 7./1. for Barcelona. — Gerda, Iversen, pass. Hook of Holland 7./1. for Malaga. — Inger, Larsen, ank. Hargshamn 6./1. — Karla, Nielsen, ank. Penarth 6./1. — Laura, Pedersen, ank. Hamburg 5./1. — Cito, Jepsen, afg. Nantes 6./1. til Llanely. — Bodil, Skou, ank. Esbjerg 7./1. — Nerna, Mikkelsen, ank. Hull 7./1. — Alfa, H. P. Lauritsen, ank. London 5./1. — Nora, L. P. Lauritsen, afg. Kongsdal 6./11. til Abo.

Skandia. Seach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 6./1. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 4./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 5./1. — Gulfaxe, Petersen, ank. Hull 7./1. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 6./1. til Aarhus.

Erø. Erindring, Nielsen, ank. Blyth 3./1.

Frø. Austa, Bagger, ank. Oporto 30./12. — Freja, Nielsen, ank. Rügenwalde 6./1. — Vera, Thing, ank. Blyth 4./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Sunderland 6./1. — Helene, Sørensen, ank. Riga 8./1. — Sjølland, Dam, afg. Esbjerg 7./1. — Agnete, Hansen, afg. Blyth 5./1. — Hermia, Sonnichsen, afg. Plymouth 7./1. — Alice, Jørgensen, afg. Riga 6./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Kiel 6./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Kolding 2./1. — Valborg, Hansen, ank. Aalborg 9./1. — Estrid, Troest, afg. Riga 4./1. — Gunhild, Hansen, afg. Rotterdam 7./1.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 5./1. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 4./1. til Emden. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 7./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kiel 7./1. — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Riga 7./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — General Pallisen, Christensen, afg. Bergen 4./1. til Cardiff. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Korsør. — Newa, Dahl, er ank. til Buenos Aires.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 5./1. — Martha, Christensen, ank. Nizza 7./1. — Elna, Rathje, ank. Methil 7./1. — Therese Pedersen, afg. Hartlepool 31./12. — Simon, Møller, afg. Swansea 3./1. — Jeanne, Therkildsen, afg. Tyne Dock 31./12. — Vera, Risø, ank. Genua 4./1. — Daisy, Lagesen, afg. Tunis 6./1. — Auine, Leth, ank. Berwik 6./1. — Kamma, Løffer, ank. Toulon 2./1.

Sejlskibe.

Erø. Fuglen, Schmidt, ank. Lorient 3./1. — Hansigne, Boye, afg. Porsgrund 1./1. — Argus, Jensen, afg. Thømsen 2./1. — Majus Bay, Friis, ank. Thisted 3./1. — Albertine, Madson, ank. Horsens 3./1. — Mariane, Andersen, ank. Albou Red 3./1. — Spurven, Petersen, ank. Kiel 3./1. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Nørre Sundby 3./1. — Pampa, Svendsen, ank. Aalborg 3./1. — Ophelia, Clausen, ank. Oporto 4./1. — Hydra, Christensen, ank. Holmestrand 4./1. — Marthing, Friis, ank. Brevik 5./1. — Fremad, Hansen, ank. Dysart 4./1.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 10. Januar 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telt. 387.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.
S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

St. Petersburg Tigr.: „Hansencor“
Stevedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. Cronstadt Tigr.: „Hansencor“

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

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A|S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretsaagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

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

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

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

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

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

JOHN WATT & Co.,
LTD.,
HULL & GRIMSBY.
Ship Brokers & Chartering Agents,
Bunkers supplied at all
Humber Ports.
Telegraf- f „BALTIC HULL“.
Adr.: { „BALTIC GRIMSBY“.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. Januar 1911.

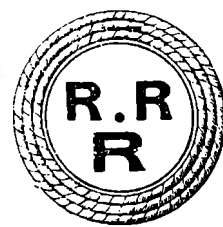
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



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



A/s Randers Rebslaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelloyd“.

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

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

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

LUC. MULDER
Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner. Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Til Salg

er en under Bygning værende
fladbundet Skonnert. Køl-
længde 75 Fod, Bredde 19
Fod, Dybgaende 7 Fod 3
Tom. Vil opnaa 1ste Klasse
i Germ. Loyd, i mindre Kyst-
fart. Bæreevne ca. 130 Tons.
Nærmere Underretning med-
deler

Luc. Mulder,
Skibsvært,
Martenshoek.

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fre-
dericia, der maaler 23⁸⁰/₁₀₀
Brutto, 19²⁷/₁₀₀ Netto Register
Tons, er til Salg ved Hen-
vendelse til Ejeren.

Skipper **L. N. Løysemos,**
Fredericia.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling **Mandagen den 27. Februar d. A. Kl. 3**
Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17,
hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1910 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den
1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes
paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye
Vedtægter kunne Medlemmer, der ere paa Rejse eller paa
Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at
møde ved Generalforsamlingen, deltaße i Valget ved Af-
givelse af Stemmeseddel under Iagttagelse af de i Vedtæg-
ternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 11. Januar 1911.

P. B. V.

A. V. Knudsen.



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Aktiebolaget Ystads Dragarelag

Ystad, Sverige

Telegramadr.: Dragarelaget. Tel. 156

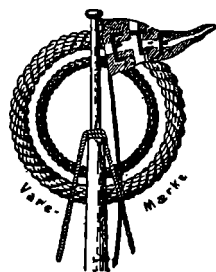
udfører alle Slags Losnings-
og Lastningsarbejder til Plad-
sens billigste Priser. 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi anbe-
faler os til d'Hrr. Rederes
Velvilje.

Skib til Salg.

Galeasen „Anna“ 33 Net.
Reg.-Tons laster 78 Tons dw.
sejler uden Ballast er grundet
paa anden Livsstilling til Salg
ved Henvendelse til
Skibsfører **R. S. Bruun,**
Stige pr. Odense.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø,
65⁷¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i
1910, laster ca. 145 Tons Død-
vægt, er paa Grund af Føre-
rens Dødsfald til Salg ved
Henvendelse til Gaardejer
R. Albertsen, Strynø
pr. Rudkøbing, eller til Skibs-
bygmester **A. Jensen,**
Øksenhøj, Svendborg.



Esbjerg

Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Als NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling. Telf. 8946.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Ved Aarsskiftet.

Selv om det Aar, som just er svundet, langt fra tør betegnes som godt for Skibsfarten i al Almindelighed, saa viser det dog nogen Fremgang og et noget bedre Udseende end sine nærmeste Forgængere, og de Mænd, som spaaede højere Fragter i 1910, har altsaa for saa vidt faaet Ret; dog kun til en vis Grad, idet langt de fleste Redere med fuld Berettigelse og uden at være ubeskedne nok kunde have ønsket Aaret endnu bedre. Det er jo Resultaterne, man skal se paa, og naar disse gennemgaaende ikke bliver saa gode, som maaske mange venter, saa ligger det deri, at de højere Fragter kun betalles i Aarets sidste Halvdel, og desuden maa det ikke glemmes, at Driftsomkostningerne stadig er i opadgaaende Retning, tildels ogsaa Arbejdslønnen for Lastning og Losning, Havneudgifter etc. Der hører ikke saa lidt til endnu, inden Skibsfart for Trampskibe i det hele og store kan kaldes for lønnende, og den lange Periode af usle Aar har i den Grad udtæret de fleste Rederibedrifter, at Fragterne maa endnu betydeligt op over deres seneste Niveau, inden Skibsfarten virkelig kan fortjene Benævnelsen rentabel. Det Slid, som de fleste Dampere nu til Dags er udsat for ved de forcerede Ekspeditioner, maa kompenseres paa en eller anden Maade, enten i Form af forøgede Vedligeholdelsesomkostninger eller hurtigere Nedskrivning. Dette maa staa Redere og Aktionærer klart. Til alt Held har der forholdsvis ikke været bygget overdrevent mange ny Trampdampere i 1910, hvorimod der sattes en stor Mængde Rutebaade under Bygning, men de langvarige Strejker paa de engelske Værfter hæmmede i det hele taget Tilførslen af ny Tonnage i en ret væsentlig Grad, navnlig af Rutebaade, hvorfor Selskaberne maatte tage Trampbaade paa Timecharter. Det synes dog som om indeværende Aar igen vil bringe en Mængde ny Dampere i Vandet, og heri ligger der en Mulighed for nogen Stagnation i Fragraterne, men forhaabentlig vil Markederne kunne absorbere dem. Tendensen gaar fremdeles i Retning af meget store Slæbere, navnlig i England, men ogsaa vore Nabolande kommer med, og der vil i nær Fremtid blive indregistreret flere Trampbaade paa 10,000—12,000 Tons i Norge. Disse bygges i England. Det er formodentlig ogsaa de store Baade, som i 1910 har klaret sig bedst, men den Omstændighed, at disses Antal og Størrelse saa hurtigt vokser, rummer en Fare, som yderligere forøges ved de hurtige Lastninger og Losninger, dels ved Hjælp af Skibenes egne moderne Grejer, dels ved Apparaterne i Land. De mindre Baade, som har arbejdet i Nord- og Østersøen, Hvidehavet, Middelhavet, Sortehavet etc. har sikkert i langt overvejende Antal bedre Resultater at opvise for 1910 end de nærmest foregaaende Aar, men det bliver vistnok alligevel kun faa danske Selskaber, der vil give Aktionærerne Dividender. Den mægtige Korneksport fra Rusland i Aarets sidste Maaneder har været en overordentlig stor Fordel for Skibene, særlig for Østersøens Vedkommende. Masser af Kornlaster transporteredes af danske Dampere, som ellers plejer at være beskæftiget i Trælastfarten, hvilket selvfølgelig stivede Træfragterne godt af, og danske Skibe tjente gennemgaaende rigtig godt paa disse Korntransporter. Strejker har der igen været et Utal af rundt omkring, navnlig i Aarets sidste Halvdel. Flere Gange truede det meget alvorligt med en Generalstrejke i Wales, hvilket vilde have været en sand Kalamitet for Skibsfarten, men heldigvis drev Uvejret hver Gang over. Der var vel Strejker i enkelte Gruber fra Tid til anden, men de generede dog ikke Skibsfarten i nogen nævneværdig Grad. Paa Østkysten var der ingen Strejker. I de fleste nordfranske Havne har der derimod hersket meget uheldige Ekspeditionsforhold i Oktober, November og December. Paa Grund af Misvækst maatte der importeres kolossale Masser af Korn til Frankrig; Ladning efter Ladning ankom, men der manglede Midler til at tage imod og

viderebefordre Varerne, og det gjorde Forholdene endnu vanskeligere, at der udbrød Strejke paa Nordbanen, og at store Oversvømmelser af Seinen og andre Floder fandt Sted. Særlig slemme var Forholdene i Dunkerque og Rouen, hvor Dampere har været opholdt to til tre Uger og mere, medens de under normale Omstændigheder vilde være bleven ekspederet paa faa Dage. Først da Forholdene var bleven bekendt, holdt Rederne sig tilbage fra de nordfranske Havne eller forlangte saadanne Fragter og Betingelser, der kunde dække Skibenes Ophold. Den i vor forrige Aarsoversigt berørte Lastelinie Lov har for en Mængde Dampere Vedkommende forringet deres Lastevne noget, navnlig naar det gjaldt om Ladninger til England, men efterhaanden vænner Rederne sig til at regne med de foreliggende Fakta, og navnlig for de mindre Baades Vedkommende har Rederne jævnlige faaet Ekvivalent i Form af højere Fragter. Atter i 1910 skiftede en Del danske Baade Reder, og det vil være i frisk Erindring, at den store Fiskerske Flaade fordeltes til *Det Forenede Dampskibsselskab, C. K. Hansen og Torm* i Form af helt ny Selskaber samtidig med, at Skibenes Værdi blev skrevet betydeligt ned; da Materialet gennemgaaende er godt og velholdt, tildels fuldtud moderne, vil disse Skibe uden Tvivl komme til at betale sig godt. Enhver Dansk maa være glad over, at Bankerne lod hele denne store Flaade forblive paa danske Hænder, bl. a. for Besætningernes Skyld og for det danske Flag i det hele taget. Forøgelsen af den danske Tramptonnage i 1910 er ganske minimal. Pengeforholdene har været nogenlunde rolige, men de dyre Renter af de store Banklaan, som en ikke ringe Del af vore hjemlige Selskaber er behæftet med, samt de betydelige Amortisationsafdrag, som skal falde punktligt, tynger ret naturligt ikke saa lidt. Der var i Forhold til tidligere Aar kun faa danske Dampere lagt op i 1910, og Oplægning fandt kun Sted i Aarets første tre til fire Maaneder. Medens dette skrives er der slet ingen danske Trampdampere lagt op, hvilket ellers var Tilfældet i de senere Aaringer paa samme Tid. Taget under ét er det iøvrigt fuldt forsvarligt at sige, at Fragtmarkedet ligger ikke saa lidt bedre, end det i lang Tid har gjort ved et Aars Begyndelse. Tonnagen er overalt mere ligelig fordelt over Kloden, og der er Begær og Fremtidsmuligheder i flere ledende Markeder paa én Gang, hvilket skulde være et godt Tegn paa, at Fragtforholdet tenderer imod yderligere Stabilitet og Fremgang. Langsom og sikker Fremgang er sunder end en pludselig Opgang og et ligesaa hurtigt Tilbageslag, men hvad 1911 iøvrigt rummer i sit Skød, vil vi ikke forsøge at profetere. Det vi frygter mest er en for rigelig Tilførsel af Nybygninger, men forhaabentlig vil Rederne, belært af de senere Aars triste Erfaringer, vide at vise Maadehold med Hensyn til Nyanskaffelser. — Som vi plejer, vil vi nu gennemgaa de forskellige Markeder i den sædvanlige Rækkefølge.

Østen har ikke leveret særlige Overraskelser. Aaret begyndte særdeles fast, men Raterne faldt gradvis indtil de ved Midsommertide var paa deres laveste. Derpaa stiger de efterhaanden igen, og ved Aarets Slutning betinges der gennemgaaende en Smule mere end ved Begyndelsen. Af den vigtige Artikel Soyabønner blev der ikke fragtet saa meget i 1910 som Aaret forud, men de ydede dog en meget værdifuld Støtte til det østlige Marked. For Jute fra Kalkutta svingede Raterne mellem 19/6 og 23/6 til Dundee eller anden udsøgt Havn, medens der efter Dødvægtsbasis betalles mellem 15/6 og 21/3. Fra Bombay betalles efter Skala i Januar omkring 15/6 én Lossehavn, i Juni er Raten nede paa under 10/ for derefter gradvis at gaa op til 16/, som betalles i December. Efter Dødvægt til to Lossehavne betalles højst 20/ lavest 15/6. Fra Kurrachee til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) svingede Raterne mellem 9/7½ (Juni) og 17/6 (Ok-

lober). Risfragterne varierede ikke slet saa meget; der betaltes fra Birma højst 24/ à 24/6 O. C. (i Januar—Februar og November—December) og lavest 21/3 (i September). Fra Birma til Holland svingede Raterne mellem 19/ og 24/ og fra Saigon til to franske Havne mellem 18/6 og 27/6. Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille fragtedes fra 22/ til 26/3. For Soyabønner fra Dalny betaltes lavest 22/ U. K. eller Kontinentet (i Juni), højst 29/ (i Januar), Option af Vladivostok til 1/ mere. Ved Aarets Udgang var Raten c. 27/6 fra Dalny, 28/6 fra Vladivostok. Fra Java fragtedes Sukker til U. S. eller Evropa til 26/3 i Februar, 20/ i Juni, 25/ i August. Hvad Kulfragterne fra Wales udefter angaar, da har de ikke svinget, efter som det hjemgaaende Marked laa. Fra Cardiff eller Newport betaltes lavest 7/6, højst 11/6 til Colombo, 7/ og 11/ til Bombay, 9/ og 10/ til Singapore. For Hvede fra Australien til U. K. eller Kontinentet var Raten i Januar 27/ à 27/6, i August 24/ à 25/ og i December 26/ à 27/.

Sortehavet og omliggende Markeder fragtede nogenlunde jævnt og stille i Aarets første syv Maaneder til ganske beskedne Rater, men i August begyndte der at komme mere Liv, som i September samt første Halvdel af Oktober udvidede sig yderligere og medførte en ikke ubetydelig Fragtstigning. I sidstnævnte Tidsrum betaltes der virkelig lønnende Fragter, og mange Baade maa have tjent udmærket, særlig da Kulfragterne nedefter var nogenlunde ordentlige, men Herligheden i Sortehavet etc. varede ikke ved længe, takket være en temmelig stor Invasion af Tonnage, som returnerede i Ballast fra England og Kontinentet; hovedsagelig engelske Trampdampere paa faa store Rederiers Hænder. Damperne sendtes i dusinvis ubefragtet til Konstantinopel for Ordre, men denne usunde og ukloge Politik hævnede sig ogsaa, thi Markedet faldt 2/ à 3,6 pr. Unit, ja i flere Tilfælde endnu mere. I Løbet af November rettede Markedet sig dog atter noget, men naaede ikke nær op til Aarets Toprater. I December indtræder der yderligere lidt Fasthed, og tagende Aarstiden i Betragtning slutter Aaret ganske godt. Gennemgaaende har det været ikke saa lidt bedre end de nærmest foregaaende. Fra Odessa eller Nikolajeff blev der ved Aarets Begyndelse betalt 8/6 à 8/9 til udsøgt Havn for større Baade, og Raterne holder sig med mindre Svingninger her omkring, indtil de i Juni falder til 6/ à 6/3. I Juli begynder de igen at stige for i Slutningen af September at kulminere ved c. 11/3, men i Begyndelsen af November ser vi 7/6 og endda derunder. Herefter gaar Markedet med mindre Svingninger stadig opad og slutter fast pr. ultimo December med Rater, som er 8/6 à 9/. I lignende Forhold svingede Fragterne fra andre Pladser, og vi vil nøjes med at anføre de laveste og de højeste Rater, der sluttedes til, dog skal vi blot først bemærke, at 8/9 var den højeste Fragt paa forannævnte Basis, som betaltes i 1909. Altsaa i 1910 betaltes fra Sulina mellem 6/3 og 12/ L. H. A. R. 7/ og 13/6 N. C., Option Hamburg 7/6 og 14/; fra Azow til London eller Rotterdam betaltes mellem 7/6 og 13/3, Hamburg 8/ og 13/9, 7/9 og 14/6 »any«. Fra Donauen var der betydeligt mere Liv end i 1909, og Raterne svingede mellem 7/9 og 14/ L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg, 9/ og 15/ N. C. Frcs. 10 og 15 Marseille. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark blev betalt lavest 9/ (Basis én Lossehavn) og højst 14/6 (i September). Saltlaster fra Eupatoria til Østersøen skibedes kun i Foraars- og Sommermaanederne og holdt sig derfor meget lave, idet de nemlig kun svingede mellem 10/ og 11/ imod 9/3 og 10/3 Aaret forud. Kulfragterne nedefter til Middelhavet rettede sig gennemgaaende efter Returmarkedene. De var lavest i Juli, højst i Marts og December. Tager vi f. Eks. en vigtig Havn som Genua, betaltes der fra Cardiff eller Newport i Januar 6/3 à 6/9, i Februar—Marts 7/3 à 8/3, hvorefter Raterne gradvis falder til 5/6 i Juli. I September og Oktober gaar de fra 6/ op til 7/ og stiger yderligere indtil 8/, som betaltes primo December, medens de ved Aarets Slutning er c. 7/. Efter en lignende Skala

svingede Kulfragterne til andre Pladser, og vi giver i det efterfølgende de laveste og højeste Rater, der betaltes fra Cardiff eller Newport. Disse var Frcs. 6¹/₄ og 8 Algier, 7 og 9¹/₄ Marseille, 6/3 og 8/3 Barcelona, 5/1¹/₂ og 7/9 Neapel, 6/3 og 7/6 Palermo, 6/ og 9/ Venedig, 4/9 og 8/3 Port Said, 5/ og 7/6 Konstantinopel. Fra Blyth betaltes mellem 5/9 og 7/9 til Genua eller Savona, 5/9 og 7/ Catania, 5/3 og 7/6 Konstantinopel, 5/6 og 7/4¹/₂ Neapel. Fra Dunston betaltes mellem 6/ og 7/6 til Barcelona, 5/3 og 7/6 Marseille, 6/6 og 8/9 Venedig. De højeste Fragter sluttedes i Marts.

Middelhavet fulgte temmelig nøje Svingningerne fra Sortehavet etc., som jo er de toneangivende Markeder paa de Kanter, og i Efteraarsmaanederne fandt der et anseeligt Antal Befragtninger Sted til højere Rater, end der er betalt i en længere Aarrække. Rederne havde paa et (desværre alt for kort) Tidspunkt absolut Overtaget, og det skal siges til deres Ros, at de benyttede det i videste Udstrækning til at gennemføre deres egne Betingelser fremfor at acceptere mange af de »dirty terms«, som Befragterne i de daarlige Aar har set deres Snit til at indføre. Da Markedet laa mattere, og Befragterne igen havde Overtaget, maatte Rederne atter give Køb, men den faste Periode viser dog, at Rederne er aarvaagne. For Bomuldsfrø fra Aleksandria til London eller Hull betaltes lavest 6/ (i Februar og Juli) og højst 10/9 à 11 (Oktober), til Bristol Kanalen mellem 7/6 og 11/ og til U. K. (for Ordre) mellem 9/6 og 12/. Fra Smyrna svingede Fragterne til London, Hull eller Leith mellem 7/9 og 12/ Dødvægt. Ertsfragterne var gennemgaaende noget bedre i 1910 end Aaret forud, særlig i Efteraarsmaanederne. Der betaltes paa Basis af fri Despatch 5/ à 6/9 Porman/Newport, 5/6 à 8/6 Carloforte/Swansea, 5/ à 7/9 Karthage/Middlesbro, 5/9 à 7/ Maryport, 7/3 à 9/6 Grækenland/Middlesbro, 5/6 à 7/ Almeria/Tyne-Dock, 4/10¹/₂ à 6/6 Algier/Tynen. Paa »full terms« Basis betaltes lavest og højst 7/4¹/₂ og 8/6 Almeria/Middlesbro, 7/ og 8/ Tyne-Dock eller Rotterdam, 9/6 og 10/6 Baltimore eller Filadelfia, 9/ og 11/ fra Garucha. Fra Cagliari og Carloforte betaltes Frcs. 12¹/₂ à 17 til Antwerpen og indtil Frcs. 19 Bordeaux. Ertsafskibningerne fra Bilbao led en Del Forstyrrelser paa Grund af Strejker (August—September), men i Efteraarsmaanederne sluttedes der ret livligt til forholdsvis gode Rater. I Aarets første Maaneder var Raterne lavest, i Oktober højst. Der betaltes 3/9 à 5/1¹/₂ Newport, 3/6 à 4/9 Cardiff, 4/ à 5/6 Middlesbro, 4/1¹/₂ à 5/3 Tyne-Dock eller Jarrow, 4/6 à 5/6 Glasgow, 4/3 à 5/3 Rotterdam, 4/10¹/₂ à 5/10¹/₂ Dunkerque. Fra Huelva vokser Ertseksperten stadig, ja hurtigere end der kan gives Plads til de mange Skibe, som fragtes, og Følgen har været, at mange Dampere fik overmaade lange Ophold i Huelva. Ogsaa Strejker bidrog meget til forlængede Ophold. Der betaltes mellem 9/ og 13/6 til Charleston eller Savannah, 8/9 og 12/6 nordlig Havn U. S., 6/3 og 8/ Antwerpen, 6/6 og 8/6 Rotterdam, aln. Betingelser. Paa »Tinto« Betingelser sluttedes til 9/ à 11/3 U. S. Golfhavn, 8/6 à 11/9 nordlig Havn, 5/ à 6/3 Rotterdam, 5/1¹/₂ à 5/6 Mersey.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, den 13. Januar 1911.

Havnen i Oporto. Om denne skriver Kaptajn Winstrup, Fører af Dampskibet »Advance« i »Norsk Skibsførerforenings Tidende« en Advarsel.

Kaptajn Winstrup kom til Oporto med Kul den 1. December f. A. Skibet blev fortøjet som sædvanlig med tre Ankere og Fortøjninger i Land. Den første Dag lossedes der kun lidt, grundet paa Vanskelighed med at bringe Lægtene ud.

Kaptajnen skriver fremdeles, at der Torsdag den 8. blæste en haard Storm med Regn. Floden steg stadig, og Strømmen tiltog. Skibet blev fortøjet med ekstra Fortøjninger fra Land; om Aftenen Klokken 10 kom der

Ordre fra Havnekaptajnen, at Mandskabet skulde forlade Skibet, men da Strømmen allerede løb med 10 à 11 Knobs Fart, var dette umuligt. Fredag Morgen Klokken 1 sprang vore Fortøjninger i Land. Skibet skar ud i Midten af Floden og svingede op for sine Ankere. Maskinen blev øjeblikkelig sat i Gang, og begge Kættinger stukket ud paa Tamp. Skibet blev styret saa godt som muligt, men skar af og til voldsomt ud, saa vi hvert Øjeblik ventede, at Kættingerne skulde springe; den eneste Redning vilde da have været at sætte Skibet paa Grund paa en af Siderne af Floden. Vi blev liggende i denne Stilling hele Natten, uden nogen som helst Assistance eller Hjælp. Klokken 8 om Morgenen fik vi skaaret Skibet ind til den ene Side af Floden, og ved Hjælp af en Redningsraket fik vi Forbindelse. Vi blev nu igen fortøjet, men dette var et meget vanskeligt Arbejde, da der ikke fandtes andet at fortøje til i Land end Ankere, som maatte nedgraves i Jorden, og disse maatte hentes fra langt bortliggende Steder. Om Aftenen var Skibet imidlertid nogenlunde godt fortøjet, og vi blev alle halet i Land i Redningsstol. Lørdag Morgen den 10. December var vi igen om Bord og forbedrede en Del Fortøjninger. Floden og Strømmen var fremdeles tiltagende. Lørdag Aften Klokken 11 sprang alle Fortøjninger igen. Skibet svingede ud i Floden for Ankerene og blev liggende paa den ene Side af Floden med haardt styrbords Ror. Søndag Morgen Klokken 9 kom vi efter megen Anstrængelse om Bord, fik igen Forbindelse og Skibet fortøjet med tre store Græskabler.

Den 14. December, da ovennævnte Brev blev afsendt, havde »Advance« altsaa ligget i fjorten Dage. Ligesaa længe havde Dampskibet »Dacapo« da ogsaa ligget.

Dette Skib havde losset c. 200 Tons og »Advance« 600 Tons, skriver Kaptajnen, og der er kun ringe Udsigt til, at vi kan blive udlosset i denne Uge, og selv om vi bliver udlosset, vil det være umuligt at komme ud, da Lodserne nu maa have to Dages godt Vejr for at lodde Barren op, før Skibene kan passere. Siden den 1. December er ingen Skibe kommen ind til Oporto, og siden 3. December, da to letlastede Skibe forlod Havnen, er heller ingen kommet ud. Næsten alle Skibe har faaet større eller mindre Havarier og delvis mistet Ankere og Fortøjninger. Ingen uden de, som har været i Oporto og set Floden Duoro i Stormflod, kan tænke sig, hvorledes den ser ud under disse Forhold. Hele Floden ligner nemlig et eneste stort Vandfald, som kunde sluge og tage alle Ting med sig. Jeg vil indrømme, at man kan være heldig i Oporto og komme baade ind og ud med et Dybgaaende op til 16 Fod, men naar man risikerer at blive her fjorten Dage à tre Uger for at losse 1,600 Tons Kul, da burde Fragten ikke være hverken 6/3 eller 6/9 men meget højere.

Skibsfartssubventioner. Angaaende de af forskellige Stater ydede Skibsfartssubventioner udtaler Hamburgs Rederforening blandt andet følgende i sin Aarsberetning for Aaret 1909—1910:

Anvendelsen af Skibsfartssubventioner fra de fremmede Nationers Side er i Aarets Løb yderligere tiltaget.

Den ny spanske Skibsfartslov, som fra 1. Januar 1911 paalægger den fremmede Skibsfart ret betydelige Afgifter, indeholder saaledes Bestemmelser angaaende Subventionering af den indenlandske Skibsfart og Skibbygning, som man ligefrem kan betegne som en Anskaffelse af Skibe og en vedvarende Bestridelse af en Del af Driftsudgifterne paa Statens Bekostning. Ligesaa betegner den ny Ordning af den italienske Subventionspolitik en yderligere Befæstelse af dette System. I Østerrig foreligger der til Behandling og Afgørelse af Parlamentet en ny Lov, som ogsaa stiller en betydelig Statsunderstøttelse i Udsigt for Farten paa Sydamerika. Den ny Subventionsoverenskomst mellem den franske Regering og »Messageries Maritimes«, som kan sidestilles med en delvis Omdannelse af det nævnte Rederi til et Statsforetagende, er vistnok endnu ikke vedtaget, men ogsaa andre franske Rederier nøjes

ikke med de nuværende Skibsfartspræmier, men ønsker en direkte Subventionering. Anvendelse af Statsmidler til Understøttelse af Skibsfarten er nu ogsaa blevet sædvanlig i Belgien, ligesom der ogsaa i den senere Tid i Rusland med flere Lande er vedtaget eller er Foranstaltninger under Overvejelse fra det offentlige Side til Subventionering af Skibsfarten. Den Fremgang, som Skibsfartsunderstøttelses-Politiken saaledes i de sidste Aar har haft, viser, at flere fremmede Skibsfartsnationer i denne Henseende mere og mere søger at overbyde hverandre.

Engelsk Skibbygning i 1910. Der foreligger nu officiel Beretning om Skibbygningen ved Clyden i Fjor, og det viser sig da, at Aarets Produktion, trods 15 Ugers Lockout, beløber sig til 390,000 Tons eller kun 14,000 Tons mindre end for det nærmest foregaaende Aars Vedkommende. Det er vel værd at lægge Mærke til, at Bestillingerne for indeværende Aar beløber sig til over 400,000 Tons, hvoraf 140,000 Tons Krigsskibe til den britiske Flaade; saa store Bestillinger har Clydens Værfter aldrig nogensinde tidligere haft til Flaaden. Paa et Værft ved Clyden bygges et Kæmpeskib paa 50,000 Tons til Cunard-Linien, og desuden bygges der flere store Dampere.

Angaaende Skibbygningen i Fjor paa Værfterne ved den engelske Nordøstkyst meddeles, at der ved Tynesfloden var blevet bygget 78 Skibe med 249,912 Tons mod 102 Skibe med 207,638 Tons i 1909; ved Wear var der blevet bygget 58 Skibe med 180,995 Tons mod 57 Skibe med 141,402 Tons i 1909; ved West Hartlepool byggedes 21 Skibe med 91,817 Tons mod 20 Skibe med 72,587 i 1909 o. s. v. Trods Arbejderstridigheder har Virksomheden været travl paa Værfterne ved Nordøstkysten, og der er bygget en samlet Tonnage af 654,763 mod 491,798 det nærmest foregaaende Aar. (Berl. Tid.)

Efter hvad vi erfarer har Direktør Carl Will og Frue, ved Udgangen af det gamle Aar, oprettet et Legat paa 5,000 Kr. til Fordel for Enker efter Skipperne, fortrinsvis Enker efter Medlemmer af Skippersforeningen i Kjøbenhavn.

Legatet staar under den nævnte Forenings Bestyrelse, Kapitalen skal forblive urørt, og Renten anvendes til Fribolig eller Huslejhjælp.

Betaling for Borgerbreve. I et til Indenrigsministeriet indgivet Andragende er der blevet forespurgt, om de i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 16 omhandlede Kendelser af 30 Kr. og 10 Kr., der erlægges for Udfærdigelse af Bevis henholdsvis som Skibsfører eller Sætteskipper, kan fradrages i Kendelsen for Udfærdigelsen af Borgerbreve, saaledes at de paagældende Skibsførere eller Sætteskipperne, naar de erhverver Borgerskab i vedkommende Købstad, kun er pligtige at erlægge et Gebyr, som svarer til Forskellen mellem de nævnte Kendelser.

Ved Skrivelse af 9. Januar 1911 til Amtmanden over Vejle Amt har Ministeren besvaret den nævnte Forespørgsel derhen, at der ingen Hjemmel haves til at lade tidligere erlagte Kendelser for de omhandlede Beviser komme til Afdrag i Kendelser for Borgerbreve.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 11. Januar.

Svenske Farvande.

Sundsvall: Klingerfjorden og Alnösund: Helt lukket. Sundsvallsfjorden: Omkring Draghallan isfrit.

Gefle: Løbene til Gefle: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for mindre Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Strömstad: Idefjorden: Tynd Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Tyske Farvande.

Pilla u: Sø og Havn: Isfri. Reviret: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Søkanalen: Løs Sjøp- og Kvadderis.

Swinemünde: Isfri.

Engelsk Dom i en Søassurancesag.

Genforsikrings-Aktieselskabet *Skandinavica* af Kjøbenhavn har tilstillet os Afskrift af en Dom, afsagt af »High Court of Justice« i London i en Sag, som Aktieselskabet havde anlagt imod et Medlem af Lloyds i London. Mr. H. G. Da Costa, til Betaling af £ 230 for Gods, som var bleven beskadiget ved Dampere »Lambert«s totale Forlis, og som af Aktieselskabet var reassureret hos nævnte Lloyds-Assurandør.

Sagens Hovedpunkter er i Korthed følgende:

Aktieselskabet reassurerede for forskellige kontinentale Selskaber Forsikringer paa Ladning, sendt med Skibe af *Roland Linien* og med Skibe, der foreløbig var indsat paa denne Linie. Til Gengæld ønskede Selskabet at reassurere de saaledes overtagne Forsikringer i London, og der blev da udtaget hos Lloyds og underskrevet af Da Costa en General-Police paa £ 500, som efter at have været i Kraft i nogen Tid blev fornyet fra Marts 1907 indtil Slutningen af Aaret 1908; denne Police var i Kraft paa Tidspunktet for den omhandlede Sag. Der var den Gang anmeldt en Række Forsikringer til Aktieselskabet paa et Skib ved Navn »Lambert« af *Roland Linien*, og ved en Ulykke, der tilstødte dette Skib, forarsagedes Skade paa den forsikrede Ladning, for hvilken der blev reklameret £ 230. Denne Anmeldelse blev af Aktieselskabet efter sin Tur sendt videre til Da Costa, men efter en Del Undersøgelse og Forespørgsler, erklærede denne, at han var uvillig til at føje sig efter Aktieselskabets Forlangende, nemlig at udstede en underskreven Police angaaende Skaden, anerkende denne og betale den.

Da den ovenfor omtalte Police var en General-Police for mere end tolv Maaneder og ikke for noget bestemt Beløb, var det ikke en Police, som falder direkte ind under Stempeloven af 1891; det var imidlertid en Kontrakt for Søforsikring indenfor denne Lov. Aktieselskabet befandt sig nu i en Stilling, hvor det efter engelsk Lov var ude af Stand til at gøre sin Ret gældende overfor Da Costa, saa længe det kun havde dette ene af ham underskrevne Papir.

Efter nogen Tids Forhandling kom det den 11. Maj 1909 eller deromkring til en mundtlig Aftale mellem Parterne. I Følge denne Aftale skulde der udnævnes en kompetent Mand i Kjøbenhavn, som skulde undersøge Aktieselskabets Bøger og Register. Da Costa havde nemlig blandt andre Punkter fremført, at han tvivlede om, at han allerede havde modtaget alle Anmeldelser, der gik forud for Skaden paa »Lambert«s Ladning, og som han i Henhold til General-Police var berettiget til, og hvilke han naturligvis ogsaa skulde have Præmie for. Paa dette Punkt ønskede han i hvert Fald at faa fuld Bekræftelse. En Hr. G. i Kjøbenhavn, som havde Erfaring angaaende Reassurance-Forretning paa Kontinentet, blev derefter i Henhold til omtalte Overenskomst udnævnt til at foretage den ønskede Undersøgelse. Hr. G. erklærede efter endt Undersøgelse, at efter hans Mening var alle Anmeldelser, som faldt ind under Reassurance-Police, i Overensstemmelse med Anmeldelsen sendt videre til Agenterne i London, som uden Tvivl har besørget samme videre til Da Costa, efterhaanden som de kom. Derefter forlangte Aktieselskabet Betaling af £ 230 af Da Costa, i Henhold til Overenskomsten, som gik ud paa, at denne, i Tilfælde af at den udnævnte Mand godtgjorde, at Anmeldelserne var foregaaet paa den rigtige Maade, skulde underskrive en Police pr. »Lambert« og betale de £ 230 for Skaden.

Da Costa nægtede imidlertid fremdeles at betale dette

Beløb, idet han bl. a. gjorde Indvendinger imod den Maade, hvorpaa Hr. G. havde foretaget Undersøgelsen, navnlig blev det paa hans Vegne gjort gældende, at Hr. G. kun havde foretaget Undersøgelser angaaende Forsikringer pr. Skibe af *Roland Linien*, idet han har overset, at der paa Dækningsnotaen, hvoraf han havde en Kopi, tillige stod anført »eller holdt dækket« (»o. h. c.«), og at Undersøgelsen derfor skulde have været udvidet til saadanne Skibe, som vilde have været dækket under Notaen. Der foreligger intet om, at der har været saadanne Skibe.

Sagen indankedes derefter af Aktieselskabet for Retten, og i denne udtalte Dommeren bl. a. som sin Mening, at Hr. G.s Erklæringer i Virkeligheden stadfæster, at alle Anmeldelser er blevet nøjagtig gjort, og at han har overbevist sig herom. Ikke desto mindre har Da Costa nægtet at betale de 230 £. For det første bestrider han, at han i denne Sag er nødt til at betale, og for det andet paa-beraaber han sig Stempeloven af 1891. Dommeren mener, at den trufne Overenskomst var en Kontrakt for Søforsikring, men den var mundtlig, idet Da Costa saare betænksomt ikke havde underskrevet noget i Forbindelse dermed. Det er derfor efter Dommerens Mening ikke en Kontrakt, paa hvilken der kan støttes et Søgmaal. Resultatet heraf er efter Dommerens Mening det, at Da Costa har opstillet et Forsvar, der efter engelsk Lov ikke kan forkastes, og at der maa afsiges Dom i hans Favn.

Dommeren er ikke i Tvivl om, at da Da Costa lavede den nævnte mundtlige Kontrakt, maa det have været hans Hensigt alligevel sluttelig at opstille sit Forsvar paa Grundlag af Stempelovene, eller ogsaa maa han have haabet, at Hr. G. vilde begaa Fejl ved sine Undersøgelser. I begge Tilfælde forekommer det Dommeren ikke at være ærligt Spil overfor Aktieselskabet at fremdrage Punktet om Stempeloven efter at være gaaet med til det nævnte Arrangement. Følgen af, hvad han har gjort, er blevet den, at Selskabet har indladt sig paa en Proces, som det, hvis Da Costa havde holdt sig til Punktet om Stempeloven fra Begyndelsen af, vilde have sparet sig. Han har derved paaført Selskabet meget store Omkostninger. Dommeren er derfor kommet til det Resultat, at Da Costa ikke kan paaføre Aktieselskabet sine Omkostninger.

Aktieselskabet giver følgende korte Rekapitulation af Sagen som vi her gengiver in extenso:

»Through a London Broker's firm of repute we covered per Open Cover at Lloyds Groupe Da Costa all shipments, leaving and arriving, on merchandise per Roland Line »o. h. c.« and after a good number of declarations without any damage, and on which policies were issued, the total loss per S/S »Lambert« took place. We declared on this steamer £ 230 — but nevertheless Da Costa refused to issue a policy, total loss having occurred in the meantime and a council of arbitration formed through mediation of Lloyds Chairman having given judgment in our favor, Da Costa all the same refused to pay. The matter having for us great importance in principle we recurred to the English Courts and the judgment would surely have been favorable to us if Da Costa at the last moment had not declared the concluded insurance to be invalid, because the Cover and the policy were not stamped. The proceeding of Mr. Da Costa caused a great sensation directly after the publication of the judgment and occasioned that the amount for which we had taken legal proceeding was placed at our disposal, but our expenses amounting to the same sum were not refunded.«

Det vil formentlig fremgaa af denne Sag, at naar man ønsker at tegne Forsikring i London, maa man for at være fuldstændig sikret ikke lade sig nøje med mindre end en Police i behørig stemplet Stand.

Red.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabel længder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

22. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetænde atter i Orden. 56° 42' (35') N. Br. 8° 10' (45') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1. Kjøbenhavn 1911).
23. Fyr ødelagt. Vorupør. Nordsees. Det røde og grønne, faste Fyr paa Vorupør Lø-mole er ødelagt af Havet. Det vil snarest muligt blive repareret. 56° 57' (32') N. Br. 8° 22' (50') Ø. Lgd. (Fyr-Port. Nr. 66).
24. Toldfarvet »Odense-Fjord« permanent inddraget. Odense-Fjord. Kattegat. Toldfar-tøjet »Odense-Fjord«, der laa ved Indløbet til Odense-Fjord, er permanent inddraget og For-pligtelsen til at stoppe op her uden Varsel, for at blive toldkspederet, er derfor bortfaldet. Toldfarvetets omløstelige Plads: 56° 30' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 32 og 215).
25. Fyr tændes. Dragør. Sundet. Den 20de Januar 1911 tændes et grønt Fyr med Formærkelser, c. 40 Formærkelser hver i Minut, paa det SØ-lige Hjørne af Bølgebryderen ved et under Bygning værende Fort S. for Dragør Havn. Flammens Højde: 3 m. Synsvide: 3 Sm. 55° 38' (20') N. Br. 12° 41' (10') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 298. Fyr-Port., Nr. 228 A).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

26. Taagesignal forandres. »Svinbådan«s Fyrskib. Sundet. Sverig. Den 1ste Marts 1911 forandres Taagesignalet fra »Svinbådan«s Fyrskib til: Tre-Stød hver i Minut, Stød 3 Sek., Pause 2 Sek., Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek. »Svinbådan«s Fyrskib: 56° 10' 41" N. Br. 12° 31' 08" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Dan-ske Lods, Side 270).
27. Vrag uskadeliggjort. Utlången Fyr Ø. Østersøen. Ifølge Meddelelse fra Løds-kap-tajnen i Malnø er Vraget, der laa c. 4 Sm. Ø. fra Utlången Fyr, uskadeliggjort og Afmærk-ningen inddraget. Utlången Fyr: 56° 00' 50" N. Br. 15° 47' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3. Kjøbenhavn 1911).
28. Fyr tændt. Furillen. Gotland Ø.-Kyst. Furille Fyr er tændt. Det er et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., der viser grønt Lys fra S. 7° Ø. gennem S. til S. 15° V., hvidt Lys fra S. 15° V. til S. 24° V., rødt Lys fra S. 24° V. til S. 38° V. Det lyser stærkest fra S. 8° V. til S. 28° V. Det brænder kun, naar Dampere ventes. 57° 46' 08" N. Br. 19° 00' 20" V. Lgd. (Kort Nr. 205) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 609. Kjøbenhavn 1909).
29. Grund fundet. Krikeunde Fyr. Bottniske Bugt. 3. m Grundens Ø. for Dynglasset strækker sig ind i Krikeunde Fyrs hvide Lysvinkel, saa der i den Ø-lige Del af denne Vinkel kun findes 4. m Vand. Skibe med over 4 m Dybgaende bør tage Lods om Natten. Krikeunde Fyr: 63° 20' 25" N. Br. 19° 36' 20" Ø. Lgd.
30. Afmærkning forandres. Tjærnskræsvund. Bottniske Bugt. I 1911 inddrages Stagen med Kost paa 63° 27' 57" N. Br. 19° 46' 05" Ø. Lgd. og paa den tæt indentor liggende Tjærnskræsten anbringes en Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Kegle med Spidsen nedad.
31. Sømærke udlægges. Yttre Gaddsnytan. Holmögdald. Bottniske Bugt. I 1911 an-bringes en Stage med en opadvendt Kost over 2 Kegler med Spidsen nedad paa Yttre Gaddsnytan. 63° 34' 30" N. Br. 20° 44' 28" Ø. Lgd.

Bay Approach. Maine. Marshall Point Fløjtetænde er nu sort og har Nr. 1. I øvrigt uforandret. 43° 54' 22" N. Br. 69° 11' 25" V. Lgd.

63. Lys- og Fløjtetænde udlagt. Old Man Ledge. Georges Islands. Maine. En Lys- og Fløjtetænde, 20 M., der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek., er udlagt Ø. Sm S. fra Old Man Ledge Baake, der ligger paa 43° 50' 32" N. Br. 69° 18' 56" V. Lgd.

64. Lys- og Fløjtetænde udlagt. Bantam Rock. Booth Bay. Maine. I Stedet for Bantam Rock Fløjtetænde 16 B.R., som er inddraget, er der udlagt en Lys- og Fløjtetænde, 16 B.R., der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek., c. 2 Sm S. fra Bantam Rock. 43° 42' N. Br. 69° 38' V. Lgd.

65. Vrag afmærket. New London Harbor. Connecticut. Long Island Sound. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek., er udlagt i 9. m Vand ved Vraget af Lægteren »Stella O. Callahan« ved Indløbet til New London Harbor. N. 66½° V. fra North Dumping Fyr og N. 23½° V. fra Race Rock Fyr, der ligger paa 41° 14' 37" N. Br. 72° 02' 51" V. Lgd.

66. Baake opført. Pavonia Crib. New York Upper Bay. En hvid, 2 m høj Baake, der består af en Stang med en Tønde paa Toppen, er opført paa Grundene NV. for Robbings Reef Fyr. S. 36½° V. fra Statue of Liberty og N. 67° V. fra Robbings Reef Fyr, der ligger paa 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd.

67. Tønder udlagt. Greenville Channel. New York Upper Bay. I Greenville Channel er udlagt følgende Tønder:

Greenville Channel	Spidstønde	Fra Greenville	Fra Robbings Reef Fyr
—	1 P.R.	S. 45° Ø.	N. 33° Ø.
—	2 P.R.	S. 48½° Ø.	N. 28½° Ø.
—	3 P.R.	S. 44½° Ø.	N. 23° Ø.
—	4 P.R.	S. 47½° Ø.	N. 23½° Ø.
—	5 P.R.	S. 44° Ø.	N. 15½° Ø.
—	6 P.R.	S. 47½° Ø.	N. 14½° Ø.
—	7 P.R.	S. 43½° Ø.	N. 6½° Ø.
—	8 P.R.	S. 46½° Ø.	N. 6° Ø.
—	9 P.R.	S. 42½° Ø.	N. 1½° Ø.
—	10 P.R.	S. 46° Ø.	N. 1½° Ø.
—	11 P.R.	S. 41° Ø.	N. 5½° V.
—	—	Fra Statue of Liberty	—
—	—	S. 50½° V.	N. 1½° V.
—	—	S. 52½° V.	N. 12° V.
—	—	S. 54° V.	N. 4½° V.
—	—	S. 56½° V.	N. 20½° V.
—	—	S. 56¾° V.	N. 22½° V.

Robbings Reef Fyr: 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd.

68. Tønde inddraget. Clifton. Staten Island. New York Upper Bay. Anchorage hvide Spirletønde A. ud for Clifton er permanent inddraget. 40° 37' 15" N. Br. 74° 03' 40" V. Lgd.

69. Vrag afmærket. New York Upper Bay. For at afmærke Vraget af en i New York Upper Bay sunken Kulbaad, over hvilket der er 7.5 m Vand, er der i 11 m Vand, S. 10° V. fra Statue of Liberty og S. 74° Ø. fra Robbings Reef Fyr, udlagt en Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Robbings Reef Fyr: 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd.

70. Tønde udlagt. Cooper Creek. New Jersey. Delaware River. En sort Spirletønde, Nr. 1, er udlagt i 3.5 m Vand i Indløbet til Cooper Creek. S. 16½° V. fra Port Richmond Grain Elevator i Philadelphia og S. 74½° V. fra Pavonia Pier venstre Kant. Cooper Creek: 39° 57' N. Br. 75° 07' V. Lgd.

71. »Bush Bluff« Fyrskib flyttet. Elizabeth River. Virginia. Chesapeake Bay. »Bush Bluff« Fyrskib, der laa paa 36° 55' 08" N. Br. 76° 20' 22" V. Lgd., er flyttet c. 180 m S. i og ligger nu N. 2° V. fra Craney Island Fyr og N. 89° Ø. fra Nanssemond River Fyr.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

72. Fyr atter tændt. Cut F. Range. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cut F. Range Forfyr er genopført og atter tændt. 27° 48' 17" N. Br. 82° 31' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2055. Kjøbenhavn 1910).
73. Tønder omnummereret. Caucus Cut Channel. Florida V.-Kyst. Caucus

32. Aftærkning forandres. **Hörnefors.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, sker følgende Forandringer i Aftærkningen ved Farvandet til Hörnefors: Stagen med Kost paa 63° 36' 28" N. Br. 19° 54' 0" Lgd. flyttes til 63° 36' 10" N. Br. 19° 53' 38" 0" Lgd., V. for Landgrunden, og Stagen med Kost paa 63° 35' 56" N. Br. 19° 54' 0" Lgd. flyttes til 63° 35' 45" N. Br. 19° 53' 56" 0" Lgd., V. for 5. m Grunden.

33. Aftærkning forandres. **Evaerud.** **Sikefjælden.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, ombyttes Stagen med 2 opnævnte Koste ved Evaerud med en rød Vager med 1 opnævnt Kost over en Ballon. 64° 08' 10" N. Br. 21° 00' 58" 0" Lgd.

34. Stage udlægges. **Øregrund.** **Utsviken.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, udlægges en Stage ved Øregrundet paa 64° 40' 10" N. Br. 21° 13' 48" 0" Lgd.

35. Aftærkning forandres. **Kågefjælden.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, sker følgende Forandringer i Aftærkningen i Kågefjælden: En Stage med Kost udlægges paa 64° 49' 38" N. Br. 21° 05' 12" 0" Lgd., paa N.-Siden af Farvandet ved Støhønde Landgrund og Stagen ved Ytterhøllen Landgrund flyttes til 64° 49' 36" N. Br. 21° 05' 10" 0" Lgd.

36. Aftærkning forandres. **Furuøgrund.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, sker følgende Forandringer i Aftærkningen ved Furuøgrund: En Stage med Kost udlægges ved Ø.-Siden af Landgrunden ved Buskataude, 64° 54' 54" N. Br. 21° 14' 15" 0" Lgd. En Stage med Kost udlægges ved Arthur Heads Grund, 64° 54' 40" N. Br. 21° 15' 10" 0" Lgd. En Stage udlægges ved Furuön N.-lige Landgrund, 64° 54' 35" N. Br. 21° 15' 10" 0" Lgd.

37. Aftærkning forandres. **Byskefjælden.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, sker følgende Forandringer i Aftærkningen i Byskefjælden: Stagen ved Breviksvævet, 64° 57' 06" N. Br. 21° 16' 45" 0" Lgd. og den Ø.-lige Stage ved Lars Samelsgrund, 64° 56' 15" N. Br. 21° 17' 0" Lgd., indtages.

38. Aftærkning forandres. **Piteå.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, sker følgende Forandringer i Aftærkningen ved Piteå: Den sorte Bøje paa 65° 18' 22" N. Br. 21° 27' 47" 0" Lgd. indtages. Paa V.-Siden af det uddybede Farvand udlægges Stager paa 65° 18' 28" N. Br. 21° 27' 48" 0" Lgd., 65° 18' 12" N. Br. 21° 27' 30" 0" Lgd., 65° 18' 07" N. Br. 21° 27' 45" 0" Lgd., og en sort Bøje paa 65° 17' 51" N. Br. 21° 28' 04" 0" Lgd. Paa Ø.-Siden af det uddybede Farvand udlægges en Stage med Kost paa 65° 18' 08" N. Br. 21° 27' 50" 0" Lgd. og en rød Bøje paa 65° 17' 52" N. Br. 21° 28' 08" 0" Lgd.

39. Sømærker indtages. **Misfjælden.** **Råneå.** **Bottniske Bugt.** Naar Aftærkningen udlægges i Foråret 1911, indtages følgende Sømærker i Farvandet til Misfjælden: Paa V.-Siden af Farvandet, Stagerne paa 65° 45' 30" N. Br. 22° 24' 00" 0" Lgd., 65° 46' 00" N. Br. 22° 23' 06" 0" Lgd., 65° 46' 24" N. Br. 22° 22' 42" 0" Lgd., 65° 46' 42" N. Br. 22° 22' 36" 0" Lgd., 65° 46' 54" N. Br. 22° 22' 00" 0" Lgd., og 65° 47' 12" N. Br. 22° 21' 48" 0" Lgd. Paa Ø.-Siden af Farvandet Stagerne med Kost paa 65° 45' 54" N. Br. 22° 23' 42" 0" Lgd. og 65° 46' 54" N. Br. 22° 22' 46" 0" Lgd.

40. Skydeøvelsen. **Pilhan.** **Tyskland.** Fra 9de til 14de og fra 16de til 19de Januar 1911, mellem Kl. 8 Fm. og Kl. 3 Em., afholdes Skydeøvelser ved Pilhan ud over Søen. Det er i den Tid forbudt at komme Kysten mellem Neuhaus Udsigtstårn og Herreløndene ved Pilhan nærmere end 4000 m. Pilhan Havnemole: 54° 39' 0" N. Br. 19° 52' 5" 0" Lgd.

41. Fyr tændt. **Bülk.** Det ny Fyr ved Bülk er tændt i September 1910. 54° 27' 25" N. Br. 10° 12' 04" 0" Lgd. (Kort Nr. 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1893. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

42. Vrag. **Nordøen.** Damperen »Paul Woermann« passerede den 2den Januar 1911 en Jernmast 2 m over Vandet, tilsvarende fast i et Vrag, der lå e. 5 Sm S. ¼ Ø. fra Hanks Fyrskib. Haaks Fyrskib: 52° 57' 5" N. Br. 4° 18' 5" 0" Lgd.

43. Telegrafstønder udlagt. **Borkum.** **Ems.** **Tyskland.** For at afmærke Telegrafkablet mellem Borkum og Teneriffa er der udlagt 3 grønne Tønder, mærket »Telegraph«. De ligger paa 53° 34' 4" N. Br. 6° 40' 0" 0" Lgd., 53° 35' 1" N. Br. 6° 38' 0" 0" Lgd. og 53° 35' 5" N. Br. 6° 37' 5" 0" Lgd.

Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablet.

44. Grund dækket. **Ranselgat.** **Ems.** **Holland.** En Ryg med 5,2 m Vand strækker sig Sø for den røde Vager W. M., c. 150 m ind i Campen Fyr hvite, faste Lysvinkel. Vagren W. M.: 53° 29' 5" N. Br. 6° 48' 5" 0" Lgd.

45. Tønde ombyttes med Lystønde. **Butegrund.** **Zeeget van Texel.** I Slutningen af Januar 1911 ombyttes Zuidtjans Tønde med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, Z. H? der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 54' 30" N. Br. 4° 35' 37" 0" Lgd. (Kort Nr. 180)

46. Vrag afmærket. **Vissingen.** **Schelde.** Vraget af Damperen »Baltique« ligger sunken paa Vissingen Red paa 51° 25' 30" N. Br. 3° 35' 22" 0" Lgd. Mast 6 m over Vandet. En grøn Vraglystønde, der viser grant Lys med Formørkelser, er udlagt 60 m N. fra Vraget.

47. Fyr forandret. **Balstijlant.** **Schelde.** **Belgien.** I det S.-lige Fyr paa Balstijlant er der indsat en rød Lysvinkel, der lyser over Grunden ved Frederik. Fyret viser nu rødt Lys fra den højre Bred til S. 42° Ø. hvidt Lys derfra gennem S. og V. til den højre Bred af Ploden. 51° 21' 01" N. Br. 4° 15' 36" 0" Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1394. Kjøbenhavn 1910)

48. Tønder flyttet. **Nauw van Bat.** **Schelde.** I Nauw van Bat ligger rød Lystønde Nr. 33 nu i 11 m Vand paa 51° 22' 57" N. Br. 4° 09' 52" 0" Lgd. og Spisstønde Nr. 34 i 7,2 m Vand paa 51° 23' 07" N. Br. 4° 10' 12" 0" Lgd.

49. Vrag borttaget. **Ostende.** **Belgien.** Vraget af Fiskefartøjet NV. for Ostende er borttaget og Aftærkningen inddraget. 51° 15' 39" N. Br. 2° 53' 10" 0" Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 135. Kjøbenhavn 1910.)

50. Aftærkning forandret. **River.** **Humber.** **England.** Efter en ny Opmåling af Farvandet ud for North Killingholme Haven, hvilket Farvand hurtigt og hyppigt forandrer sig, er Lystønde Nr. 10 flyttet 7 Kbl N. 25° V. i og Lystønden »Hulton Middle«, der lå V. for Newsham Booth Ledelyfline, er inddraget. Killingholme Fyr: 53° 39' N. Br. 0° 13' V. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2192. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

51. Føtøjønder atter udlagt. **Dover.** **England.** Føtøjønderne Nr. 24 og 25 i Admiralty Harbour er atter udlagt. Prince of Wales Pier: 51° 06' 5" N. Br. 1° 19' 5" 0" Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1090. Kjøbenhavn 1910.)

52. Baake ødelagt. **Shagstone.** **Plymouth Sound.** Shagstone Baake er ødelagt, den vil blive genopført. 50° 19' N. Br. 4° 07' 5" V. Lgd.

53. Fyr ødelagt. **Portkawl.** **Bristol Channel.** Fyret paa Yderenden af Bølgedyderen ved Portkawl Harbour er ødelagt. 51° 28' 5" N. Br. 4° 42' V. Lgd.

54. Vrag afmærket. **Tuskar Rock.** **Irland.** **Ø.-Kyst.** Vraget af Barken »Annesley« ligger e. 2 Sm NNØ. fra Tuskar Rock Fyr. Masterne er over Vandet. En Vraglystønde er udlagt ved Vraget. Tuskar Rock Fyr: 52° 12' N. Br. 6° 12' 5" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

55. Drivende Vrag. **Atlanterhavet.** Et drivende Vrag med Bunden i Vejet ligger paa Ruten Kanalen—N.-Amerika. Rapportet Plads: 49° 44' N. Br. 25° 36' V. Lgd.

56. Drivende Vrag. **Atlanterhavet.** Et drivende Vrag af et Sejskib, V. for den portugisiske Kyst, er rapporteret paa 40° 58' N. Br. 3° 55' V. Lgd.

57. Baake ødelagt. **Basse Gatic.** **Port Maria.** **Quiboron.** **Frankrig.** Basse Gatic lile, røde Taarn med konisk Topbetegnelse er ødelagt af Havet. Taarnstammen ligger vrælet NØ. over. 47° 28' 16" N. Br. 3° 07' 33" V. Lgd.

58. Lys- og Fløjtønde udlagt. **Fløjtønde inddraget.** **Roaring Bull Ledge.** **Ile au Haut.** **Est Penobscot Bay.** **Maine.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Roaring Bull Ledge Fløjtønde 10.R.B. er inddraget og en Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i Stedet for udlagt e. ¼ Sm S. fra Roaring Bull Ledge. 43° 58' 52" N. Br. 68° 37' 40" V. Lgd.

59. Grund fundet. **Eggemoggin.** **Roach.** **Maine.** Grunden paa N.-Siden af Eggemoggin Roach strækker sig e. 400 m ud fra Kysten. Grundens Yderende, hvorpaa der er 5,2 m Vand, ligger paa 44° 17' 29" N. Br. 68° 39' 49" V. Lgd.

60. Tønde ombyttes. **Spruce Head.** **Penobscot Bay.** **Maine.** Pruce Head Spiritønde er ombyttet med en Stumplønde, der har Nr. 3. 44° 18' 10" N. Br. 68° 58' 00" V. Lgd.

61. Tønde udlagt. **Rockland Harbor.** **Penobscot Bay.** **Maine.** En Tønde, Tillsons Wharf Buoy, er udlagt S. 58° V. fra Fyret paa Rockland Bølgedyder og N. 84° Ø. fra Shaag Rock, Baake. 44° 05' 53" N. Br. 69° 05' 28" V. Lgd.

62. Fløjtønde forandret. **Farve.** »Marshall Point«, **Two Bush Channel.** **West Penobscot**

Cut Tønde $\frac{1}{2}$ er forandret til Tønde 1, Tønde 1 til Tønde 3, Tønde $1\frac{1}{2}$ til Tønde 5, Tønde 3 til Tønde 7, Tønde $3\frac{1}{2}$ til Tønde 9, Tønde 5 til Tønde 11, Tønde $5\frac{1}{2}$ til Tønde 13, Tønde 7 til Tønde 15, Lighthouse Flats Tønde 9 til Tønde 17 og Navy Yard Outer Bank Tønde 11 til Tønde 19, Fort Mc. Ree Cut-off Bagfyr: $30^{\circ} 19' N. Br.$ $87^{\circ} 18' V. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2734. Kjøbenhavn 1910.)

74. Fyr nedlagt. Mobile Bay, Alabama. Mobile Ship Channel Fyr Nr. 1 er nedlagt. $30^{\circ} 37' 27'' N. Br.$ $88^{\circ} 01' 57'' V. Lgd.$

75. Tønder inddraget. Southwest Pass, Louisiana. Følgende Tønder i Løbet i Southwest Pass er inddraget:

Southwest Pass Entrance lodret stribede Lystønde, Southwest Pass Entrance Bar Spidstønde 2, Southwest Pass Channel Spirønder 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44 og 46. Southwest Pass Fyr: $28^{\circ} 58' 22'' N. Br.$ $89^{\circ} 23' 30'' V. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1937. Kjøbenhavn 1909.)

76. Afmærkning forandret. Boca del Toro, Almirante Bay, Panama. En sort Tønde er udlagt 2, Kbl S. $35^{\circ} V.$ fra V-Enden af Careening Point ved en 2, m Grund. For at afmærke en 3, m Grund, er der opført en rød Baake 4, Kbl S. $40^{\circ} V.$ fra V-Enden af Careening Point, og 4 Kbl S. $30^{\circ} V.$ fra samme Punkt er opført en sort Baake for at afmærke Pallas Shoal. Paa Kantten af Grunden S. for Careening Point er opført 2 røde Baaker henholdsvis 2, Kbl S. $17^{\circ} \emptyset.$ og 2, Kbl S. $30^{\circ} \emptyset.$ fra Careening Point V-Ende. Pladsen for disse 2 Baaker er ikke nøjagtig. Careening Point: $9^{\circ} 20' N. Br.$ $82^{\circ} 15' V. Lgd.$

77. Fyr forandret. Brava Point, Venezuela. Brava Point hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr, der viser fast Lys og Tre-Blink hver 30 Sek., saaledes: fast Lys i 16 Sek. efterfulgt af Tre-Blink med 4 Sek. Mørke mellem hvert Blink. $10^{\circ} 29' 52'' N. Br.$ $68^{\circ} 00' 48'' V. Lgd.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

78. Fyr forandret. Menton, Frankrig. Menton Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek. $43^{\circ} 46' 31'' N. Br.$ $7^{\circ} 30' 42'' \emptyset. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2281. Kjøbenhavn 1910.)

79. Grund dannet. S. Remo, Italien. Mellem N. $88^{\circ} \emptyset.$ og S. $20^{\circ} \emptyset.$ fra det grønne Fyr paa den indre Mole ved S. Remo Havn strækker Grunden sig e. 170 m ud fra Fyret. Skibe, der anløber Havnen, bør derfor holde sig inden for 80 m fra S.-Molen. S. Remo: $43^{\circ} 49' N. Br.$ $7^{\circ} 47' \emptyset. Lgd.$

80. Løb indsnævret. Oneglia. Indløbet til Oneglia Havn er indsnævret, saa det for Tiden kun er 50 m bredt og højest 7, m dybt. $43^{\circ} 53' N. Br.$ $8^{\circ} 02' \emptyset. Lgd.$

81. Baaker flyttet. Terranova Pausania, Sardinien Ø.-Kyst. Baaken paa S.-Siden af Indløbet til Terranova Pausania staar nu e. 300 m S. $59^{\circ} \emptyset.$ og Baaken paa N.-Siden af Indløbet e. 245 m S. $88^{\circ} \emptyset.$ fra det røde Fyr paa SØ-Hjørnet af Molehovedet. Terranova: $40^{\circ} 55' N. Br.$ $9^{\circ} 31' \emptyset. Lgd.$

82. Grund. Capo Bellavista, S. Gemiliano, Sardinien Ø.-Kyst. I S. Gemiliano Bugt ligger en Grund med tørre Sten mellem 210 m N. $49^{\circ} \emptyset.$ og 190 m N. $8^{\circ} \emptyset.$ fra S. Gemiliano Taarn. Bunden i Nærheden af Grunden forandrer sig jævnlige. Uden for 10 m Kurven ligger en 4 m Grund 410 m N. $32\frac{1}{2}^{\circ} \emptyset.$ og en 6 m Grund 430 m N. $49^{\circ} \emptyset.$ fra S. Gemiliano Taarn, der ligger paa e. $39^{\circ} 55' N. Br.$ $9^{\circ} 42' \emptyset. Lgd.$

83. Fyr tændt. Punta Mazzone, Capo Peloro, Sicilien N.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa Punta Mazzone, som afmærker Telegrafkablet, er atter tændt. Det vises fra et hvidt Taarn paa Stranden N. for det gamle Fyr, der stod paa $38^{\circ} 16' 10'' N. Br.$ $15^{\circ} 38' 28'' \emptyset. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 265. Kjøbenhavn 1910.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

84. Hindring findes ikke. Grund fundet. Basradung Island, Forindien V.-Kyst. Hindringen V. for Basradung Island der var rapporteret af Damperen »Indravati«, findes ikke. En Stegrund med ukendt Dybde ligger 7 Kbl S. $87^{\circ} V.$ fra Fortet paa Basradung Island, der ligger paa $14^{\circ} 18' N. Br.$ $74^{\circ} 23' \emptyset. Lgd.$ (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2628. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

85. Oplysning om Tønder. Yang Tse Kiang Approach, China. Lys- og Undervandsklokke-tønden, der til Forsøg er udlagt ved North Channel, ligger $1^{\circ} S.$ S. $69^{\circ} \emptyset.$ fra Shawishan Island, der ligger paa $31^{\circ} 25' N. Br.$ $122^{\circ} 13' \emptyset. Lgd.$

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke i nogen Retning bragt nævneværdige Forandringer. Alle de ledende Markeder holder sig gennemgaaende paa samme Niveau som for en Uge siden. Hist er der en lille Bedring at konstatere, her en lille Nedgang; men Svingningerne er kun ubetydelige. For Østens Vedkommende er Raten for Soyabønner gaaet en Kende i Vejret, idet der sidst er betalt 29/ fra Vladivostok til U. K. eller Kontinentet mod 28/6 Ugen i Forvejen. Fra Sydney betaltes 27/ for Hvede til Evropa. Kurrachee sluttede til 16/ udsøgt Havn paa »nett terms« pr. Januar—Februar, medens Bombay betalte 18/6 à 19/ Dødvægt, Basis én Lossehavn. Sortehavet etc. ligger ret fast for Januar-Lastning, og der betaltes 8/6 à 8/7 $\frac{1}{2}$ Odessa/Rotterdam direkte (5,500—6,400), Frcs. 10 Theodosia/Marseille (5,500), 8/6 Kustendie/Rotterdam (6,000), 9/3 Sulina/Rotterdam, Option 9/6 Antwerpen (5,300), 9/10 $\frac{1}{2}$ Dødvægt for Korn Nikolajeff/Hamburg (6,000, meget prompt). Middelhavet ligger en hel Del bedre end i Fjor paa samme Tid. Aleksandria betalte 8/ for Bomuldsfrø til Hull. For Erts betaltes 6/3 Algier/West Hartlepool (2,200), 6/9 Karthage/Maryport (3,500), 6/ Glasgow, 10/7 $\frac{1}{2}$ à 10/10 $\frac{1}{2}$ Huelva/U. S. Fra Bilbao er Raterne i Øjeblikket 4/1 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/9 Rotterdam. Nordamerika er fast men stille, da Tonnage ikke er rigelig. For Petroleum i Kasser betaltes 21 Cents til Shanghai fra New York, 24 Cents fire Havne New Zealand. Golfen betalte 10/9 U. K. eller Kontinentet paa Netto Charter og 117/6 for Tømmer til River Plate pr. Januar—Februar. Paa Timecharter Basis for Atlanterhavsfart betaltes 3/1 $\frac{1}{2}$ à 3/3 Dødvægt for store Baade, Levering og Tilbagelevering

U. K. eller Kontinentet. La Plata Markedet har skuffet noget, og adskillige Baade gik ballastet bort. Sidst betaltes 10/9 O. C. fra San Lorenzo Grænsen, 10/ fra Buenos Aires, 11/ fra Bahia Blanca, alt pr. prompt, 6 d. mindre for direkte Havn. Østersøen var meget stille under de russiske Julehelligdage, men der begynder nu at komme mere Liv. Reval sluttede til 1/0 $\frac{1}{4}$ à 1/0 $\frac{3}{4}$. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/2 $\frac{1}{4}$ Antwerpen. Fra Riga betaltes Frcs. 17 Hør til Ghent, 23/ D/B. London, 9 $\frac{1}{4}$ d. Havrebasis Rotterdam. En Række Baade sluttedes fra Libau eller Windau til 9 $\frac{1}{4}$ og 9 $\frac{1}{2}$ d. London eller Rotterdam, hvilket er 1 d. pr. Qr. mere, end der betaltes paa samme Tid for et Aar siden. Til Rouen kan faas 1/ à 1/1 $\frac{1}{2}$. Danzig noterer 4/9 à 5/ for Sukker til London.

Hvad Kulfragterne angaar, da har der været gjort en livlig Forretning til Middelhavet, og Markedet har ligget særdeles fast i den Retning, hvorimod Ladninger til Østersøen er knappe og Raterne meget smaa. Saavel paa Østkysten som paa Vestkysten har det været vanskeligt at arrangere Ladetørn, men Forholdene vil antagelig nu gradvis bedre sig. Mange Dampere har lidt lange Ophold paa Kulpladserne. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 3/10 $\frac{1}{2}$ Lübeck (2,500), 3/9 Windau (1,600), 3/9 Reval (2,500), 4/3 Stockholm (1,700), 3/6 Aalborg (2,000), 6/3 Marseille (3,500), 6/6 Neapel (3,500), 8/ Venedig. Fra Cardiff eller Newport blev der betalt 4/9 Lissabon (3,300), 6/9 à 7/ Genua, 6/ à 6/1 $\frac{1}{2}$ Port Said, 8/9 Bombay, 7/ Las Palmas, 7/6 Kap Verde, 14/ River Plate.

En Undervandsklokkeende er til Forsøg udlagt N. for North Saddle Fyr, e. 1 1/4 Sm fra Fyret, der ligger paa 30° 51' N. Br. 122° 39' Ø. Lgd.

86. Vraas Baljehænder. Shimonoeki Kalkyo. Nalkai (Inland Sea). Japan. Vraget i Shimonoeki Kalkyo ligger paa 33° 53' 49" N. Br. 131° 04' 35" Ø. Lgd. En Mast er 3 m over Højvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2449. Kjøbenhavn 1910.)

87. Fyr tændt. Hoiren Kan. Taiwan (Formosa) Ø.-Kyst. Hoiren Kan Fyr er tændt, det er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 41 1/2 Ø. gennem Ø. og S. til S. 8 7/8 V. Flammens Højde: 27 m. Synsvide: 8 Sm. 23° 59' 15" N. Br. 121° 36' 29" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

88. Stormvarselignaler forandret. Frankrig. Fra den 15de Januar 1911 gives Stormvarselignalerne ved Kysterne af Frankrig paa følgende Maade:

En Kogle med Spidsen	opad	betyder: Storm fra NV.
—	nedad	— SV.
To Kegler —	—	— SØ.
—	opad	— NØ.
—	Spidserne fra hinanden	— Orkan.

89. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Hermopolis, Piræus, Rhodos og Odessa er ophævet.

Rusland. — Distrikterne Goretz og Vinnitza, Guvernementerne Samara, Orenburg og Kiev med Undtagelse af Distriktet Ouman, Territorierne Ferganal, Amour og Østibirien er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny; Kort eller ny Bog; R: reuter, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Kort eller Bogs Nr.	England, November 1910.
R 2615	England, South Coast. — Portland to Christchurch.
R 108	England, East Coast. — The Wash.
N 5363	Abords d'Anlawa. (Côte N. O. de Madagascar).
N 5404	De la riviere Sahiana à la pointe d'Andembay (Côte N. O. de Madagascar).
† 988	Côte N. O. de Madagascar.
† 5291	Anlalawa, et ses abords (Côte N. O. de Madagascar).
N	Holland:
N	Lichtenlijst van Nederlandsch Oost-en West-Indie 1911. Pris f. 0,25.
N	Tyskland:
N	»Verzeichniss der Leuchttore, Nebel- und Zeitsignale aller Meere« for 1911 i 8 Hefter.

Generalforsamlinger.

Thurs Sømandsforening

afholdt den 9. ds. sin aarlige Generalforsamling.

I Formanden, C. Julius Nielsens Fraværelse, bød Regnskabsfører J. Ph. Jørgensen Forsamlingen velkommen og oplæste Regnskabet.

Udgifterne beløb sig til Kr. 1,858.49.

Den 1ste Januar 1910 ejede Foreningen Kr. 18,980.82, i Aarets Løb indkom i Kontingent Kr. 1,098, ved Gaver og Bidrag indkom Kr. 1,325 og i Renter af hele Beløbet Kr. 836. Ialt Kr. 22,289.82. Blandt Gaverne var en paa 1,000 Kr., skænket af afdøde Skibsreder P. Bom.

Foreningen ejer den 1. Januar 1911 Kr. 20,381.33.

Regnskabet godkendtes.

Julius Nielsen genvalgte, ligeledes genvalgte Revisorerne, Sejlmager J. L. Jørgensen og Købmand J. L. Rasmussen.

Fra Sø og Land.

Formanden i Masknisteksamens-Kommissionen meddeler: Til Maskinpasserprøven indstillede sig 13, hvoraf 9 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen 106 hvoraf 80 bestod; til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig i Maskinfagene 7, hvoraf 6 bestod, i Hjælpefagene 5, hvoraf 3 bestod, i alle Fagene 37, hvoraf 28 bestod. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 44, hvoraf 29 bestod.

En farefuld Skibsbrand. Australiske Blade fortæller om en Ildebrand, som Søndag den 21. August d. A. rasede om Bord i Damperen »South Africa« i Port Adelaides Havn. Damperen havde da 300 Tons Sprængstoffer om Bord. Situationen var en Tid saa farlig, at Politiet fandt Anledning til at advare Publikum i Byens Kirker.

Meddelelsen blev givet fra Prædikestolene, og et Øjeblik efter var Kirkerne tomme. Ilden blev først opdaget Kl. 4 Em. i Skibets Lastrum Nr. 2, tæt ved Krudtmagasinet. Under anden Styrmands Ledelse blev en Slange hurtigt sat i Forbindelse med Donkeypumpen, men denne kunde intet udrette. I Løbet af en halv Time havde Ilden grebet saaledes om sig, at det blev anset som farligt at forblive om Bord, hvorfor Skibets Besætning forlod dette i Baadene og vendte ikke tilbage, førend Faren var overstaaet. Anden Styrmand og anden Maskinmester blev dog hos Kaptajnen. De øvrige Officerer var i Land, da Ilden brød ud.

Da Brandvæsnets Fartøj kom paa Siden af Damperen, var Røgen saa stærk, at Brandfolkene, som førte tre Slanger om Bord, maatte bruge Røghjelme. Kun et Træskod skilte det Lastrum, hvor Ilden rasede, fra Krudtmagasinet, og Damperens Jerndæk var næsten rødt af Varmen. Det maatte afkøles med Vand, førend Brandmændene kunde betræde det. Heldigvis lykkedes det at holde Ilden borte fra Krudtmagasinet, og efter fire Timers Kamp blev man Herre over Ilden. Der var almindelig Harme i Byen over, at det var blevet tilladt et Krudtskib, ladet med mange Hundrede Kasser Menelit, Dynamit, Sprænggelatine og Tændsats, at fortoje saa nær ved Havnen. Elleve Mand af Besætningen forlod Skibets Tjeneste Dagen efter Branden, og Losserne vilde kun genoptage Arbejdet for en Betaling af fem sh. pr. Time. Skibet, der ikke var assureret, tilhører De Beers Minekompagni i Syd-Afrika.

Havarier og Forlis.

Katholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom (c. den 7. ds.) paa Rejsen fra Reval til Rotterdam med en Ladning Korn og Oljefarve paa Grund paa »Sandrevet« ved Dragør, men kom snart efter flod med Svitzers Assistance.

Rusland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 10. ds. paa Rejsen fra England til Svendborg paa Grund ved Indsejlingen til Svendborg; kom snart efter flod, men løb atter paa Grund. Den 11. ds. er Skibet kommet flod og ind i Havn.

Agnes, Dpsk. af Hamburg, kom den 10. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Hjemstedet paa Grund paa Lillegrunden ved Fynshoved.

Svitzers assisterer. Efter senere Meddelelse er Damperen sunket; Besætningen er bjergtet i Land af en Fiskekvase.

G. R. Berg, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sjællands Odde, er atter kommen flot.

Rossija, Dpsk. tilhørende Russisk-østasiatisk Dampskibslinie, kom den 8. ds. paa Grund i Nærheden af Liban. Skibet var paa Rejse fra Amerika til Rusland med Passagerer, Ladning og Post. Situationen er meget kritisk.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schnbert, afg. London 10./1. til Havre. — Alexandra, Nielsen, afg. Algier 11./1. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 11./1. til Cadiz. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 11./1. til Stettin. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Malmø 10./1. — Antwerpen, Steffens, ank. Newcastle 9./1. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 8./1. — Arno, Strnberg, afg. Lissabon 11./1. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 10./1. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 6./1. — Beira, Lunge, ank. Cardiff 8./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 12./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 10./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 10./1. — Dagmar, Bøgvad, afg. Swansea 11./1. til Genua. — Douro, Søberg, ank. Hull 6./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 8./1. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Frederik, Nellemann, ank. hertil 8./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 11./1. — Hellig Olav, Holst, dokker. — Hjelm, Kylesbech, afg. Danzig 11./1. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Catania 11./1. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 11./1. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenan 10./1. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./1. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. Reval 11./1. til Danzig. — Kursk, Gommesen, afg. Havre 9./1. hertil. — Leopold II, Christensen, ank. hertil 4./1. — Loire, Craignou, afg. Rochefort 11./1. til Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. Gibraltar 11./1. til Leghorn. — Louisiana, Ørsted, pass. Hanstholm 5./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 10./1. — Moskø, Jousen, ank. Pillau 11./1. — Morsø, Sørensen, afg. herfra 10./1. til Stockholm. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 8./1. til Dunkerque. — Nordjylland, Petersborg, ank. Antwerpen 9./1. — O. B. Suhr, Jacobsen, afg. herfra 10./1. til Riga. — Omsk, Harder, ank. Libau 10./1. — Oscar II, Hempel, dokker. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 6./1. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 6./1. — Saga, Wiberg, ank. Riga 7./1. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 28./12. til New York. — Thyra, Tramp, ank. hertil 9./1. — Tiber, Bech, ank. hertil 6./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 10./1. til Windau. — United States, ank. hertil 10./1. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 10./1. Syd paa. — Karin, ank. Liverpool 10./1. — Vadsø, ank. Stettin 11./1. — Hans Gude, afg. Liverpool 9./1. hertil.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Riga 10./1. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hamburg 10./1. — Ellen, Hansen, afg. Tyne 8./1. til Malaga. — Fylla, Christensen, pass. Hook of Holland 7./1. for Barcelona. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 10./1. for Malaga. — Hebe, Gregersen, ank. Middlesbro 10./1. — Inger, Schiff, afg. Hargsham 10./1. til Nizza. — Karla, Nielsen, ank. Llanelly 10./1. — Laura, Pedersen, afg. Hamburg 7./1. til Waterford. — Bodil, Skou, ank. Esbjerg 8./1. — Dagmar, Mathiasen, ank. Cork 6./1. — Nerma, Mikkelsen, ank. Hull 7./1. — Alfa, Lanritsen, ank. Hull 9./1. — Marie, Jessen, ank. Bocan 10./1. — Nora, Larsen, ank. Abo 10./1.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 11./1. til Genua. — Chumpon, Hansen Rauu, afg. Galle 12./1. til Penang. — Pangan, Gabe, afg. Singapore 10./1. til Port Said. — Samni, de Fine Licht, ank. Port Said 3./1. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Genua 1./1. til London. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Antwerpen 3./1. — Indien, Jeusen, afg. Hongkong 10./1. til Shanghai. — Siam, Knudsen, afg. Shimonoseki 11./1. til Vladivostok. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 9./1.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. London 12./1. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./1. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 2./1. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 6./1. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Emden 10./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. London 7./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kiel 7./1. — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Riga 10./1. til Rotterdam. — Excellence Plesko, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Cardiff 10./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cardiff 6./1. — Nawa, Dahl, ank. Buenos Aires 23./12.

Frø. Austa, Bagger, ank. Oporto 30./12. — Freja, Nielsen, afg. Rügenwalde 8./1. — Vera, Thing, afg. Blyth 11./1.

Torm. Sara, Jensen, pass. Helsingør 9./1. for Stockholm. — Helene, Sørensen, ank. Riga 8./1. — Sjælland, Dam, ank. Methil 10./1. — Agnete, Hansen, ank. Drammen 8./1. — Hermia, Sounichsen, ank. Fowey 7./1. — Alice, Jørgensen, pass. Dragør 9./1. for Sunderland.

Botnia. Gndrrn, Sørensen, ank. Libau 9./11. — Ragnhild, Schnltz, afg. Kolding 9./1. — Valborg, Hansen, ank. Aalborg 9./1. — Estrid, Troest, ank. Amsterdam 10./1. — Gunnhild, Hansen, ank. London 9./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 5./1. — Martha, Christensen, ank. Nizza 7./1. — Elina, Rathje, ank. Methil 7./11. — Therese, Pedersen, afg. Hartlepool 31./12. — Simone, Møller, afg. Swansea 3./1. — Jeanne, Terkildsen, afg. Tyne Dock 31./12. — Vera, Risø, ank. San Felin 11./1. — Daisy, Lagesen, afg. Tnis 6./1. — Anine, Leth, ank. Berwick 6./1. — Kamma, Løffer, afg. Tonlon 9./1.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Novorossisk 30./12. til Aarhus. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 10./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 4./1. — Londou, Bom, afg. Riga 10./1. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 10./1. — Bryssel, Kaas, ank. Libau 7./1.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 9./1. til Liban. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. London 30./12.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. North Shields 6./1. til Königsberg. — Hamlet, Jørgensen, ank. Burntisland 7./1. — Helge, Pii, afg. Reval 4./1. til London. — Rolf, Reese, ank. Rouen 28./12. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Rotterdam 5./1.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Rotterdam 7./1. — Enigheden, Jensen, ank. Kolding 8./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 9./1. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 4./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 5./1. — Gullfaxe, Petersen, ank. Hull 7./1. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Aarhus 9./1.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Burntisland 10./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 8./1. — Ekliptika, Fnnder, ank. Methil 10./1. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 10./1. — Svend, Schmidt, afg. Rotterdam 11./1.

Nordseen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Liban 6./1. — Nordland, Møller, afg. Hamburg 11./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Esbjerg 8./1. — England, Andersen, ank. Horsens 9./1. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 7./1. — Rusland, Bennedsen, ank. Svendborg 11./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Liban 7./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Hamburg 31./12. — Belgien, Nielsen, ank. Methil 4./1. — Frankrig, Friis, afg. Swansea 31./12.

Sejlskibe.

Renne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Vejle 3./1. — Kastor, Clausen, ank. Flensborg 5./1. — Karen, Larsen, ank. Cadix 7./1.

Svendborg. Anna Breum, Rasmussen, ank. Ghent 1./1. — Catrine, Hansen, ank. Horsens 4./1. — Helge, Carlsen, ank. Perwie 4./1. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Vejle 3./1. — Martin Nisson, Petersen, ank. Douarnenez 3./1. — G. R. Berg, Petersen, ank. Svendborgsund 5./1. — Urda, Hansen, ank. Aberdeen 5./1. — Maagen, Jensen, ank. Fowey 5./1. — Niels Juel, Olsen, ank. Granton 6./1. — Urania, Robak, ank. Seaham 7./1. — Frejr, Brandt, ank. Grangemonth 9./1. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Tapport 7./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Nørre Sundby 7./1. — Severine, Jensen, ank. Colberg 9./1. — Gæa, Petersen, ank. Llanelly 9./1. — Olga, Rasmussen, ank. Boston 9./1. — Britannia, Rasmussen, ank. London 9./1. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Flækkefjord 9./1. — Marie, Nielsen, ank. Tønsberg 10./1. — Primula, Carlsen, ank. Hamburg 9./1. — Cornwall, Petersen, ank. Leith 10./1. — Noah, Jørgensen, ank. North Alloa 10./1. — Pallesen, Jensen, ank. Nakskov 10./1. — Doris, Købke, ank. Burntisland 10./1. — Minerva, Fuglsang, ank. Stege 11./1.

Æra. Amor, Rasmussen, er afg. Uddevalla til Marstal. — Maren, Albertsen, ank. Grangemonth 7./1. — Æra, Christensen, ank. Llanelly 7./1. — Atlantic, Rasmussen, ank. Pensacola 7./1. — Laura, Jensen, pass. Lizzard 6./1. — Astræa, Svane, ank. Laguna del Carmen 8./1. — Amor, Hansen, ank. Kolding 8./1. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 9./1. — Diana, Hansen, ank. Tønsberg 7./1. — Vera, Thjellesen, pass. Dover 7./1. p. R. t. Melilla. — Veritas, Stangaard, ank. London 10./1. — Svalen, Rosenbeck, ank. Plymouth 9./1. — Norden, Rasmussen, er afg. Fowey til Leith.

INDHOLD

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 13. Januar 1911. — Engelsk Dom i en Søassurancesag. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

JOHN CRABBIE'S Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tilgr.-Adr.: Skibsbanken.

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovieringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr. Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901,
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 17. Januar 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

DAMPSKIBSFØRER.

En intelligent, yngre, velanbefalet Skibsfører eller Styrmand med Skibsfører-Borgerskab, søges til at føre en større Damer i et solidt, godt Selskab. Nogen Kapital er nødvendig. — Billet, mrk.: „Dampskibsfører 357“, modtager dette Blads Kontor.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder Generalforsamling i Odense Lørdag
den 21. Januar 1911.

L. Rasmussen.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 469

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fredericia, der maaler 23⁸⁰/₁₀₀ Brutto-, 19²²/₁₀₀ Netto Register Tons, er til Salg ved Henvendelse til Ejeren.

Skipper L. N. Løysemos,
Fredericia.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65¹¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 145 Tons Dødvægt, er paa Grund af Førens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer R. Albertsen, Strynø pr. Rudekøbing, eller til Skibsbygmester A. Jensen, Øksenhjerg, Svendborg.

Skib til Salg.

Sk. „Hroar“ af Svaneke, maaler 47 Reg.-Tons, laster 105 dw. og 5 000 Kbf. 12 Aar gl., er meget billig til Salg paa Grund af anden Livsstilling ved Henvendelse til

Skibsmægler M. A. Kristensen,
Hasle.

JOHN WATT & Co.,

LTD.,

HULL & GRIMSBY.

Ship Brokers & Chartering Agents,

Bunkers supplied at all
Humber Ports.

Telegraf: „BALTIC HULL“.
Adr.: „BALTIC GRIMSBY“.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Skibsførerplads søges.

Undertegnede, der i 6 Aar har ført Skib her fra Pladsen for Rederi, og i det hele har faret i 7 Aar som Skibsfører i indskrænket Fart, søger en saadan Stilling. Gode Anbefalinger haves. Om forlanges, kan en mindre Part overtages i et godt Skib.

Chr. Folmann,
Skibsfører,
Helgolandsgade Nr. 1,
Nykebing F.

Skib til Salg.

Galeasen „Anna“ 33 Net. Reg.-Tons laster 78 Tons dw. sejler uden Ballast er grundet paa anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til Skibsfører R. S. Bruun, Stige pr. Odense.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Bjørch-Jensen & Co.

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

Skibsfører.

Styrmand, 30 Aar, med Skibsfører-Borgerskab, søger i dette Foraar et mindre Dampskib at føre i indskrænket eller uden for indskrænket Fart — eventuelt kan nogen Kapital indskydes. Billet, mrkt.: „379, Dampskibsfører“, hedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 15. Februar d. A.

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling afholdes Søndagen den 12. Februar 1911, Eitm. Kl. 7, i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ-plads 13, med følgende Dagsorden:

Punkt 1—5. Se Lovenes Pr. 15.

„ 6. Ændring i Lovene.

„ 7. Behandling af Løseforsikringens Anliggender i Henhold til dens Love. Pr. 15 og 17.

„ 8. Eventuelt.

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er smst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Stdr. Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Føeren H. St. Christensen, Søby, Ærø, eller M. R. Christensen, Ommel, hvor Skibet er beliggende.

Skibe til Salg.

Nyere Skibe, jagtbyggede og til Dels klassificerede, fra 85 til 140 Tons dw., haves til Salg til ret billige Priser.

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. København.

Sejlmagerforretning

til Afstaaelse.

Den af mig i 33 Aar førte Sække- og Sejlforretning kan paa Grund af Sygdom overdrages til en ung, energisk og dygtig Mand.

En mindre Kapital er nødvendig til Overtagelse af Lageret.

En yngre, dygtig Fagmand kan eventuelt optages som Kompagnon.

N. C. Feddersen, Aarhus.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eff. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 14. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Udkast til Bekendtgørelse indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler og Skrivelse fra samme med Erklæring fra Udvalget angaaende Lægemidler og Kostophold i Skibe, om Forslag til Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen m. m. Efter Diskussion henvistes Sagerne til Forretningsudvalget.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Vestervik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Andragende fra Dansk Fiskeriforening om at Fiskekvaser og Damkuttere maa blive fritagne for Opfyldelsen af Bestemmelserne i Lastelinieovens §§ 1, 2 og 4. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Andragende fra Maskinist-Foreningen om Ændringer i Sønæringsloven henvistes til Forretningsudvalget.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til et nyt Reglement for Ordens Overholdelse i Nørresundby Havn. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Udkast til en ny Konsulinstruktion og den af Repræsentationen herom afgivne Erklæring.

7. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Betimeligheden af, at der søges afsluttet en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og den haitianske Republik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelse af Posten som dansk Vicekonsul i San Sebastian og Pasajes. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Ved Aarsskiftet.

(Sluttet.)

Nordamerika har gennemgaaende ligget bedre end de nærmest foregaaende Aar, og navnlig betales der de sidste fire Maaneder af 1910 nogenlunde ordentlige Rater, da der ikke saa sjældent var Mangel paa Tonnage, men taget under et er der ikke noget at prale af. Konkurrencen af de regelmæssige Rutedampere, hvis Dimensioner stadig vokser efter en utrolig Maalestok, er stadig i høj Grad følelig for Trampdamperne, særlig hvad Korntransport angaar, men i sig selv er ogsaa Korneksporten fra U. S. i Nedgang Aar for Aar grundet paa Befolkningens stærke Tilvækst og det derved forøgede Forbrug i selve Landet. Rutebaadene har mange Gange ikke kunnet faa fulde Ladninger med fra U. S., hvorimod Eksporten fra Evropa har været i stærk Tiltagen, saa at de store Linierederier flere Gange har maattet tage fremmed Tonnage til Hjælp. For Returnarkedets Vedkommende var Trampdamperne hovedsagelig henvist til Transporten af Træ, Bomuld, Fosfat, Petroleum, blandede Laster paa Netto Charter, Kul etc., men en stor Mængde Baade fandt ogsaa Beskæftigelse i Form af Timecharter, hvilken Forretning var særdeles livlig i Aarets

sidste Halvdel. Eksporten af Planker fra Kanada var uden særlig Liv. I Foraaret betales kun 27/6 fra St. John til Englands Vestkyst, men Raterne steg til 35/ med fuld Dækslast, hvorimod der med begrænset Dækslast betales indtil 45/. Fra Miramichi svingede Fragterne mellem 33/9 og 43/9 (fuld Dækslast). For Korn fra Baltimore til U. K. eller Kontinentet (direkte Havn) betales lavest 1/10¹/₂ pr. Qr. (August), højest 2/5¹/₄ (Oktober) og for Petroleum fra New York mellem 14¹/₂ og 20 Cents til to kinesiske Havne. Fra Golfen var Eksporten livligere end fra Atlanterhavshavnene, navnlig af Tømmer, hvorfor der betales mellem 65/ (April) og 86/3 til Holland, én Havn, 72/6 og 87/6 til Holland (én Havn) og én Havn i U. K. 100/ og 122/6 River Plate. New Orleans eller Galveston sluttede paa Netto Charter til lavest 7/9 (April) og højest 12/6 (Oktober) U. K. eller Kontinentet, medens Raten til Danmark laa mellem 9/ og 13/, Basis én Lossehavn. Paa Form »0« betales lavest 25/ (Maj) og højest 38/9 (Oktober) til U. K. eller Kontinentet, og for Bomuld til Liverpool, Havre eller Bremen betales mellem 27/6 og 35/. Fra Wilmington var Raten for Bomuld 20/ à 28/ til Liverpool eller Bremen og fra Savannah etc. paa Form »0« 20/ à 31/3. Som foran sagt, sluttedes en stor Masse Baade paa Timecharter for amerikansk Regning, og der betales 3/3 à 4/4¹/₂ i Vestindiefarten, all efter Baadenes Størrelser og Egenskaber, 2/4¹/₂ à 5/3 for Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, 2/ à 3/6 Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, alt pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet har ligget meget middelmaadigt hele Aaret igennem, ja til Tider endogsaa rigtig slet, navnlig i April og Maj, da Baade enten maatte akceptere de ruinerende Rater, som var at faa, eller gaa bort i Ballast, hvilket forøvrigt en Mængde Baade gjorde, navnlig til Østen eller Australien. Enkelte Baade lagde op en Maaned eller to, hvilket var en dyr Historie. Hvordan end Rederne bar sig ad, gav det store Tab at faa Baadene hjem igen. De enorme Masser af Kul, som skal ud til La Plata, frister mange Redere til at sende deres Baade derud uden at være befragtede hjem, skønt Kulfragterne ikke var høje nok til eventuelt at gaa ballastet tilbage. Tager vi nu Raterne fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, da begyndte Aaret med c. 11/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), og gradvis gaar de ned til 7/, som der sluttes til i Maj, og som er Aarets laveste Fragt. I Juni betales mellem 8/ og 10/, i Juli mellem 10 og 12/6, hvorefter vi i Begyndelsen af August ser Aarets højeste Rate, 14/6, som betales for et Par enkelte Baade. Resten af Aaret svinger Raterne mellem 10/9 og 13/, idet den laveste af disse Rater betales medio November, og ved Aarets Udgang er Fragten 12/. Som man vil se, har Markedet været utilfredsstillende for Rederne og i høj Grad uberegneligt. Fra de andre Pladser svingede Fragterne i lignende Forhold som fra San Lorenzo Grænsen, og der betales fra Buenos Aires paa samme Basis mellem 6/ og 12/6, fra Bahia Blanca mellem 7/6 og 13/6. For Quebracho fra Colastine til U. K. eller Kontinentet blev betalt lavest 15/ (April) og højest 20/ (August). Kulfragterne udefter rettede sig efter det hjemgaaende Marked. Fra Cardiff eller Newport betales som følger til nedre La Plata Havn: Januar 11/6 à 14/, Februar 15/ à 17/, Marts 17/6, April—Maj 15/9 à 16/9, Juni—September 15/3 à 16/6, og i Aarets sidste Maaneder 12/9 à 15/. Gennemsnitsraten fra San Lorenzo Grænsen paa forannævnte Basis var i 1910 c. 10/11¹/₂, imod 12/7¹/₂ i 1909 og 13/2 i 1908. For Kul fra Cardiff eller Newport var Gennemsnitsraten 15/3¹/₂ i 1910 mod 10/31¹/₂ i 1909.

Østersømarkedet, der jo spiller en uhyre vigtig Rolle for den danske Tonnage, har gennemgaaende ligget noget bedre i 1910 end de nærmest foregaaende Aar, for en stor Del takket være den store Eksport af Korn, som fandt Sted fra September og indtil Aarets Udgang, ikke alene fra Rusland, men ogsaa fra Tyskland. Dette stivede,

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

som omtalt i Indledningen, Fragterne godt af, og for Hør, Sukker etc. var Raterne ogsaa højere, end de i de senere Aaringer har været. Det var St. Petersburg, som begyndte med at give Tonen an, og denne Plads lagde Beslag paa en Masse Dampere, hvoraf mange paa 5,000—6,000 Tons. Hvis vi blot kunde blive fri for at faa disse enorme Slæbere op i Østersøen i saa store Mængder, som Tilfældet har været i de senere Aar, vilde vi se højere Fragter for de mere moderate Størrelser, men enkelte engelske Redere synes at have fattet en vis Kærlighed til Petersborg Markedet, hvilket er saa meget mere uforstaaeligt, som der ingen Fortjeneste er ved Farten til c. 3/6 (eller 3/3) med Kul op til Kronstadt og 1/1½ for Korn til London eller Rotterdam. Aaret i Østersøen begyndte ellers elendigt med Tabsfragter over hele Linien, men kun forholdsvis faa Baade var lagt op. Fra Libau og Windau betalles fra Januar til Maj kun mellem 8¼ d. og 8¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, derefter fra Maj til Juli 9 d. à 10½ d. I Juli—September ser vi Raterne svinge mellem 10½ d. og 11½ d., hvorefter i Oktober Aarets højeste Rate, nemlig 1/, tangeres. Denne Rate er forøvrigt ikke i Aarets bleven betalt fra Libau eller Windau. I 1909 betalles saaledes ikke over 11¼ d. til forannævnte Pladser. Fra Oktober faldt Fragterne gradvis ganske smaat, indtil der i Slutningen af December sluttes til c. 9¼ d. Til Antwerpen, Hamburg og Rouen skibedes der ogsaa meget Korn, og Fragterne stod i det sædvanlige Forhold til London og Rotterdam. Det højeste, som betalles til Rouen, var 1/4½. Fra Riga var Eksporten livlig, ikke alene af Korn, men ogsaa af Hør. For sidstnævnte Artikel betalles mellem Frcs. 16½ og 18½ til Ghent, Frcs. 17 og 21 til Dunkerque og for Korn mellem 9 d. og 11½ d. Havrebasis til Rotterdam, 10 d. og 10¾ til Antwerpen. Sejladsen foregik uhindret hele Aaret, hvilket bevirkede, at Træfragterne lige indtil Efteraaret holdt sig særdeles lave. For D/B betalles til London, Hull eller Grimsby omkring 20/ pr. Januar—Marts med lille Dækslast, derefter i Midsummermaanederne mellem 18/ og 21/, i Oktober—November 24/ à 25/ og i December 23/. Til Antwerpen eller Ghent svingede Raterne for skaaren Last (eller Lumpsum paa denne Basis) mellem Frcs. 24—25 og Frcs. 30½ til Rouen mellem Frcs. 26 og 33. St. Petersburg aabnede Sæsonen c. medio April med at betale 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Kontinentet, 1/6 Rouen, og med langsomme Svingninger opeller er Fragterne i September oppe paa 1/2¼ à 1/3 London—Rotterdam, 1/4½ Kontinentet, 1/7½ Rouen. Endelig i Oktober naar vi op til 1/5¼ à 1/6 Basis London, Rotterdam og i November til 1/7½ à 1/9. Til Sammenligning kan vi anføre, at den højeste Rate i 1909 til London eller Rotterdam var 1/3. Træfragterne var ogsaa gode i Efteraaret, men middelmaadige i Sommerens Løb. Enorme Masser af Props og Pulpwood skibedes fra Petersborg og skaaren Last fra Kronstadt. Fra sidstnævnte Plads betalles 21/ à 35/ til London, sidstnævnte Rate med lille Dækslast. For Pulpwood til Rotterdam betalles lavest Mk. 19 pr. Favn, højst Mk. 25 og til Terneuzen mellem Frcs. 30 og 34. Reval havde en Del Korn i Efteraarsmaanederne til 1/3 à 1/4½ Hvedebasis London eller Rotterdam. De faldt fra November gradvis til 1/0¾, hvormed Aaret slutter. Königsberg fragtede i Vintermaanederne til 1/ og i Efteraaret til 1/3 à 1/3¾ med 1½ d. ekstra for Sækkegods. For Sukker fra Danzig eller Stettin betalles mellem 4/ og 6/ til London, 5/ og 8/ til Greenock eller Liverpool. Fra Botlen var Eksporten af Træ livlig. Der betalles f. Eks. fra Sydsfinland til Østkyst Kulhavn 24/6 à 32/6 pr. Favn Kortprops, sidstnævnte Rate i Efteraaret, mellem 19/ og 25/ D/B Gefle/London, 20/ og 27/ Hernösand/London. Frcs. 33 à 38 pr. Favn Kortprops fra Sydsfinland til Calais eller Dunkerque, Frcs. 35 à 40 Rouen. Fra Wiborg til Aleksandria betalles for skaaren Last, Bjælker etc. lavest Frcs. 58, højst Frcs. 69 (i November.) Kulfragterne til Danmark og Østersøen holdt sig lave hele Aaret igen-

nem, og navnlig var de slette og absolut tabbringende i Sommerperioden. Naar undtages Tiden omkring de forskellige »holidays« og Jul, da Havnene var overfyldt, har Ekspeditionerne paa Kulpladserne ellers gennemgaaende været ret gode, til Tider endog meget gode, hvilket har bødet lidt paa de lave Fragter. Fra Tyne, Blyth, Hull, Sunderland eller Forth betalles for 2,000—3,000 Tons Baade 3/3 à 4/1½ Kronstadt (store Baade endog ned til 3/), 3/4½ à 4/ Riga, 3/3 à 4/4½ Swinemünde, 3/4½ à 4/1½ Neufahrwasser, 3/9 à 4/3 Kiel, 3/3 à 3/10½ Kjøbenhavn, Aarhus eller Aalborg, 4/ à 4/6 for mindre Baade, 4/ à 4/3 Provinshavne, 4/3 à 5/ for 1,000—1,200 Tons Baade, 5/ à 6/3 for Smaabaade 3/9 à 4/6 Stockholm. Gennemsnitsraterne var til Kronstadt 3/6¼ (3/7¾ i 1909), Reval 3/7¾ (3/11¼), Swinemünde 3/7 (3/7¾), Kjøbenhavn 3/7¾ (3/9½), Stockholm 4/0¾ (4/3¾). Det vil heraf ses, at Kulfragterne gennemsnitlig var lidt lavere til Østersøen end Aaret forud. Fra Cardiff blev betalt 4/ à 5/6 til Kjøbenhavn, 3/10½ (August) à 5/ (September) til Kronstadt, 4/6 à 6/ Kiel, 4/ à 4/10½ Reval, 4/3 à 5/ Stockholm.

Sejlskibe.

Ved Aarsskiftet 1909—1910 var Forholdene nærmest stillestaaende overalt i Nord-Østersøarten, den største Del af Flaaden oplagt af Mangel paa Fragter, og de faa Sejlere, som var i Fart, var vanskelige at anbringe, saa at flere maatte oplægges ogsaa i Udlandet. I Januar, Februar og Marts sluttedes der kun lave Isfragter og andre Fragter, som ikke gav Udbytte samt en Del Forudbefragtinger fra Bottenhavet, hvoraf nogle til ret acceptable Rater, men ved Foraarets Begyndelse indtraadte noget mere Liv i Handelen, der ogsaa bragte en Del Kombinationslaster i Markedet fra Skandinavien og Tyskland. Disse benyttedes med Fordel. Efter Genaabning af Bottenhavene og Finskebugten bedrede Forholdene sig dog saaledes, at der ikke var Mangel paa Laster, ligesom Raterne bedrede sig. En Del Sejlere bragte i nogle Maaneder et ret godt Resultat hjem, ligesom man gjorde sig Haab om, at disse bedre Forhold vilde vedvare i hvert Fald for Aaret, men med Assurancepræmiens Stigning i Oktober Maaned indtraadte atter Tilbagegang, saa at det blev vanskeligt at placere for sidste Rejse fra Bottenhavet. Raterne gik samtidig ned med 2/6 à 3/9 pr. Stdr., idet der tillige var knapt paa Laster fra de andre Lande, dog med Undtagelse af Danmark, som i Efteraar og Vinter optog en større Del Sejlere end almindelig for Kornlaster til Norge og Frankrig, hvilket bidrog til at flere Skibe holdtes i Fart. Ved Aarets Slutning var ikke over en Tredjedel af Flaaden oplagt. Petersborg har i Aarets Løb kun optaget et mindre Antal Sejlere, og det synes, at denne Havn faar mindre Brug for Sejlskibe end tidligere til Transport af Foderstoffer.

Returfragter Vest fra og Mellemrigsfragter har fra Foraaret til Aarets Slutning været ret tilfredsstillende, hvad et betydeligt Antal Foderstof- og Claylaster har bidraget til, dog har der i de sidste to Maaneder været knapt paa Laster for de større Sejlere, medens de mindre har været mere søgte. Gennemsnitsudbyttet i dette Erhverv har været, om end ikke tilfredsstillende saa dog bedre end de sidste forudgaaende Aar.

Udsigterne for det ny Aar er vanskelige at bedømme, idet Antallet af de udbudte Fragter fra Bottenhavet og Østersøen ikke er stort, og Befragterne regner med lave Rater derfra samt for Islaster fra Østnorge pr. straks og tidlig Foraar, men man har Lov til at haabe, at Omsætningen af Varer maa blive livlig med god Efter-spørgsel for den stadige aftagende Sejlskibstonnage. Thi hvis Sejlskibsfart skal kunne have en Fremtid for sig, da maa Fragtraterne absolut højnes, idet Udgifterne til Administration stadig stiger og ny Love, der paalægger Byrde efter Byrde, vedlages, saa at det er ret vanskeligt i vort lille Land at bevæge sig for pure Lovbud, hvor Straffebestemmelserne snart er ligesaa talrige, som de egentlige Paragraffer.

Kjøbenhavn, den 17. Januar 1911.

Fragtslutninger til Australien. Vicekonsul ved det norske Generalkonsulat i Melbourne, Sigurd Bentzon, har meddelt følgende:

Lastning og Losning i Melbourne foregik i Aaret 1909 i Almindelighed temmelig hurtigt. Derimod indtraf det enkelte Gange i Geelong, at Fartøjer, som ankom der til før at laste Hvede, mod Forventning maatte vente nogen Tid, før Lastningen kunde begynde. Det tør formodes, at Skibsredere, som har sluttet deres Fartøjer for at laste Hvede i australske Havne — hvoriblandt Geelong — paa det saakaldte Adelaide Grain Charter Party, maaske ikke er helt opmærksomme paa, at det er en fastslaaet Regel her — uden at den saavidt vides har været prøvet for nogen Domstol — at tiltrods for Certepartiets Punkt 6, som nævner et vist Antal Liggedage efter modtaget Varsel om Lastklarhed fra Føreren, er det ikke givet, at Skibene har Krav paa Overliggedagspenge efter Udløbet af det nævnte Antal Dage. Punkt 6 maa nemlig læses i Forbindelse med Punkt 2, hvori det hedder: »Ship — shall — proceed to — — or so near — and there load at such dock or wharf and/or anchorage as charterers may direct.« Liggedagene begynder saaledes ikke at løbe, før Fartøjet er færdig til at indtage Last paa det Sted, som Befragteren har udpeget. Selv om det i Almindelighed gaar temmelig hurtigt med Lastning af Kornvarer i Geelong, kan dog den Mulighed tænkes — som det ogsaa gentagne Gange er sket — at et Fartøj kommer til at ligge i længere Tid i Geelong, før det kan begynde at indtage Last. Ligger der nemlig flere Skibe i Havnen, kommer disse til Lastepads efter Tur. Geelong er desuden en meget dyr Havn, og det er aldeles nødvendigt for Sejlskibe at tage Slæbebaad fra Indløbet til Port Philip Bugten, medens det ofte hænder, at de kan sejle lige op til Melbourne, hvis de skulde laste her. Der turde mulig være Grund til ved Befragtning af Skibe paa Australien at forlange i det mindste 6 d. mere pr. Ton, hvis Geelong skulde blive valgt til Lastepads.

Ved Valg af Melbourne (Port Philip) som Ordrehavn bør Skibsredere instruere deres Førere om at modtage nærmere Ordre ved Queenscliffe, i Stedet for, hvad der ofte sker, ved Port Philip. Dette er nemlig Navnet paa Bugten, som fører til Melbourne, medens Queenscliffe er Telegraf- og Signalstationen udenfor Bugten, hvorfra der kan kommunikeres med Fartøjerne, medens de sejler udenfor Kysten. Føreren af et norsk Fartøj, som kom hertil i Slutningen af Aaret i Henhold til telegrafisk Meddelelse om at sejle til Port Philip for Ordre, havde intet Kendskab til, at der var Signalstation paa Queenscliffe, og han sejlede derfor sit Fartøj ind i Bugten. Vedkommende Lods, der havde personlig økonomisk Interesse i, at Fartøjet blev sejlet til Melbourne, kunde ikke give Føreren nogen Vejledning, og Fartøjet blev derfor bugseret til Melbourne. Ved telegrafisk Henvendelse til Queenscliffe blev det oplyst, at Sidney var Lastepadsen. Rederiets unøjagtige Opgivelse af Ordrehavn paaførte Fartøjet betydelige Udgifter til Lods og Bugserbaad begge Veje mellem Melbourne og Port Philip Head.

(»Norg. Sjøft.«)

Et Skib brændt i aaben Sø. Kaptajn Jakobsen, Fører af Flensborger Damperen »Ursus«, meddeler, i Følge »Ramb. Corr.« sit Rederi, at hans Skibs Besætning Natten til den 22. December blev Øjensvidner til en Skibskatastrofe. De saa en brændende Damper af c. 4,000 Tons Størrelse, men tilsyneladende uden Besætning, drive paa ostrent 47° 19' N. Br. og 6° 18' V. Lgd., og gaa til Bunds, da de kom nærmere til den. »Ursus« blev paa Ulykkesstedet til Dagens Frembrud, men man saa hverken Baade eller Mennesker. Damperens Navn blev heller ikke opdaget.

Den transatlantiske Skibsfart. New York, 12. Januar. I Følge »New York Times« er det sandsynligt, at den atlantiske Dampskibsstrusts Overenskomster, som udløber i Februar, først vil blive fornyet, naar Resultatet foreligger af en Proces, der er rejst mod vedkommende Dampskibsselskaber.

50 Aars Skibsførerjubilæum. Kaptajn P. L. Hansen, Fører af Sydfyenske Dampskibsselskabs Damper »Tranekjær«, fejrede, i Følge »Ærø Avis«, den 9. ds. sit 50 Aars Jubilæum som Skibsfører. Kaplajnen har været 25 Aar i sit nuværende Rederis Tjeneste og førte i sin Tid »Faaborg« i Postfart mellem Svendborg—Rudkjøbing—Marstal. Kaptajnen er 74 Aar gammel.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling, den 14. Januar.

Danske Farvande.

Randers (14') Fjorden: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Klingerfjorden, Alnösund og Svartviksbugten: Helt lukket.

Gefle. Svær Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder, ved Skutskär: Tynd Fastis, Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere.

Varberg. Søn: Isfri. Havn og Red: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Reviret: Spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Pillau. Reviret: Istakst. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, 14. Januar. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 20,000 Kr. med Renter fra 15. November 1910 for Bjergning af Damperen »Dunmore Head« af Belfast, der den 22. September 1910 Kl. 3½ Em. grundstødte paa Lillegrunden Syd for Dragør, paa Rejse fra Penarth til Kronstadt med en Ladning Kul. Sagens Omkostninger ophævedes.

Engelsk Sømandsstrejke. »New York Times« meddeler, at den amerikanske Repræsentant for det engelske Sømands- og Fyrbøderforbund fra Generalsekretær Havelock Wilson har modtaget en Skrivelse, i Følge hvilken der forberedes en Strejke, der skal omfatte alle britiske Havne og begynde samtidig med Kroingshøjtidelighederne i London.

Dødsfald. Den 12. ds. døde under et Ophold i Sørbymagle Præstegaard, den her i Kjøbenhavn bosiddende fhv. Skibbygmester Skifter Andersen. Af-døde, der i sine tidligere Aar har bygget mange Træskibe, bevarede i sin høje Alder Interessen for Faget og skrev ofte Artikler om skibbygningstekniske Spørgsmaal i forskellige Søfartsblade. Han blev 76 Aar gammel.

Havnefoged O. C. Geisnæs.



Den 7. ds. døde Havnefoged og fhv. Lods ved Grenaa Havn O. C. Geisnæs paa Rigshospitalet her i Byen. Den Afdøde, der i sin Ungdom havde faret til Søs, ansattes først i 1870erne som Lods, og i 1877 tillige som Havnefoged ved Grenaa Havn. Han var en ualmindelig dygtig, energisk og rellænkende Mand, der ved sin Paalidelighed og rolige, men bestemte Optræden indgød Tillid og vandt sine Omgivelsers Agtelse. I Fjor tog Geisnæs, der blev c. 65 Aar gammel, sin Afsked som Lods, da hans Hælbred begyndte at vakle noget. I nogle Aar var Geisnæs Fører af den ved Grenaa Havn stationerede Redningsbaad, og baade med denne og paa anden Maade har han været med til at redde Skibbrudne under alvorlige Forhold. Afdøde, der var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn m. m., jordes den 14. ds. fra Grenaa Kirke under stor Deltagelse. Han efterlader Hustru og tre voksne Børn.

Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe er det lige flovt og stille overalt. Nordtyskland er saa godt som blottet for prompte Ladninger, kun Rostock noterer pr. ult. Januar Havre til 5 Mk. Pr. Foraars foreligger ellers nogle Noteringer; saaledes meddeles fra Königsberg, at der kun er gjort faa Forretninger derfra, og der noteres omkring 13 Mk.; fra Danzig er hidtil heller ikke solgt meget, og der foreligger foreløbig ingen Noteringer derfra; Colberg har ligeledes pr. Marts nogle Havreladninger og fra Stralsund og Greifswald noteres 4 Mk. resp. 4½ Mk. for Rug og 1 Mk. mere for Havre, som nærmest er det samme, som sluttedes pr. Marts 1910. Sverige udbyder næsten intet hverken pr. prompt eller senere, og Danmark ligger lige stille. Fra Provinserne sluttedes bl. a. Hvede Rødvig/Vejle 16 Øre og noteres Sukker Bandholm/Kjøbenhavn 24 Øre; fra Kjøbenhavn sluttet kun ganske ubetydeligt og til ikke overdrevent høje Rater.

Generalforsamlinger.

Thurs Forsikringsforening for Søfolk afholdt den 10. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Foreningens Forretningsfører, Lærer Michelsen, mindede om, at det var 30 Aar siden denne Forening blev stiftet, og man kunde se tilbage paa de forløbne Aar med Tillfredshed.

Hr. Michelsen aflagde derefter Beretning. Der var tegnet Forsikring for 194 Policer med en Forsikringssum af Kr. 93,200. I Aarets Løb udbetaltes i Erstatning Kr. 1,010.25. Siden Foreningens Stiftelse var der ialt udbetalt Kr. 34,446. I Aarets Løb var der i Forsikringspræmier indkommet Kr. 1,398, de indvundne Renter var Kr. 405.92. Foreningens Fond andrager for Tiden Kr. 11,076.10 mod Kr. 10,079.61 ved samme Tid Aaret forud.

Forsikringspræmien for indeværende Aar bliver 1 pCt.

Af Bestyrelsen genvalgte Skibsreder E. Henriksen. I Stedet for Skibsreder A. M. Andersen, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Skibsreder J. Nielsen.

Fra Sø og Land.

En Kæmpedæmning over Mississippi. Skønt Mississippi-Floden er 4,200 Klm. lang, optager hele 54 sejlbare Floder og afvander et Landomraade, der næsten er saa stort som hele Evropeas, saa har den kun ringe Fald. Kilderne til den vigtige Biflod Ohio ligger kun 230 m over Havet, skønt Afstanden er over 3,000 Klm. ad Flodvejen.

Paa Grund af dette ringe Fald giver Floden kun faa Steder gunstige Betingelser for Anvendelsen af den uhyre Vandkraft, og et af disse Steder, hvor Floden flyder med større Hastighed — her 3½ Meter i Sek. — er ved Byen Keokuk i Iowa. Her har man nu besluttet at udnytte Vandkraften, og der anlægges i dette Øjemed en Dæmning over Floden, som her paa Grund af Faldet ikke bruges til Sejlads, men er omgaaet med en Kanal med tre Sluser. Nu stemmer man her Floden op ved en Dæmning af 1,600 Meters Længde, 18 Meters Højde og 14 Meters Grundbredde med 116 Staalporte til Vandløb, hver 10 Meter bred og 4 Meter høj. Af Dæmningsens 1,600 Meter gaar de 1,500 tværs paa Strømretningen. Resten bøjer om i et Knæ og lader altsaa en Kanal aaben for Kraftvandet. Denne Kanal bygges i Jernbeton, og Kraftvandet i den vil kunne præstere 200,000 Hestes Kraft, som naturligvis skal omsættes i Elektricitet.

Dæmningen naar ikke Nildæmningen ved Assuan i Størrelse, men bliver Nr. 2 i Størrelse blandt alle Dæmuinger.

(Berl. Tid.).

Niagara-Vandfaldenes Ødelæggelse. De berømte Niagara Vandfald, der Aar efter Aar har været en Tilløkkelse for Tusinde af Fremmede, som beundrede deres storartede Naturscener, vil, i Følge »Hamb. Corr.« i en ikke fjærn Fremtid have mistet deres imponerende Skønhed. De talrige industrielle Anlæg, som udnytter Faldenes uhyre Vandkraft har allerede nu berøvet Landskabet en stor Del af sin Ynde. I den senere Tid er imidlertid ny store Arbejder sat i Gang, og flere Fabriker anlægges, efter hvis Fuldførelse det største Fald, der før havde en Bredde af 900 Meter, indsnævres til 487 Meter. Andre af Faldene, hvor Vandmassen før banede sig Vej i mægtige Kaskader af 300 Meters Bredde, bliver nu kun 150 Meter brede. De Forenede Staters Regering har af alle Kræfter forsøgt at modarbejde denne Vandalisme, men alle Forsøg herpaa strander paa Staten Ontarios Modstand, der stiller de praktiske Synspunkter i første Række og lægger mere Vægt paa sin Industris hurtige Udvikling end paa Niagara-Faldenes landskabelige Skønhed.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1910 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 12 britiske, 1 dansk, 7 franske, 3 tyske, 1 græsk, 7 italienske, 10 norske, 9 russiske, 2 spanske, 5 svenske, 1 uruguaysk; ialt 64.

Dampskibe: 3 amerikanske, 18 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 5 japanske, 3 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 2 spanske, 1 tyrkisk; ialt 40.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 26, Kollision 5, beskadiget af Ild 2, sunket 1, forladt 3, kondemneret 3, ophugget 22, savnet 2; for Dampskibe: Stranding 15, Kollision 2, beskadiget af Ild 5, sunket 3, ophugget 13, savnet 2.

Til Lloyd's Register er der indgaaet Beretning om ialt 117 Damp- og Sejlskibe paa over 100 Tons, som er udgaaet af Handelsflaaderne i forrige Aars 3dje Kvartal.

4 af Dampskibene brændte, 5 gik tabt ved Kollision, 6 sank, 2 savnes, 23 blev totale Vrag ved Stranding.

26 af disse var bygget af Staal, 8 af Jern og 6 af Træ eller Komposite.

16 var hjemmehørende i England og Kolonier, 8 i Tyskland, 5 i Japan, 2 i Sverig, 1 i Danmark, 1 i Norge etc.

Endvidere kondemneredes og ophuggedes af anden Grund 23 Dampskibe. 8 af disse var bygget af Staal, 14 af Jern og 1 af Træ eller Komposite.

4 af Sejlskibene blev forladt paa Søen, 3 blev kondemneret paa Grund af Sæskade, 1 brændte, 4 gik tabt ved Kollision, 5 sank, 19 blev totale Vrag ved Stranding.

8 af disse var bygget af Staal, 3 af Jern og 25 af Træ eller Komposite.

7 var hjemmehørende i England og Kolonier, 8 i de Forenede Stater, 6 i Norge, 5 i Sverig, 3 i Rusland, 3 i Tyskland og 1 i Danmark etc.

Endvidere kondemneredes og ophuggedes af anden Grund 18 Sejlskibe. 7 af disse var bygget af Jern og 11 af Træ eller Komposite.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, København K.

I Aalborg

provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Dunkerque 14./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Tunis 13./1. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 14./1. — Anglo Dan, Wiencke, ank. hertil 15./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Malmø 10./1. — Antwerpen, Steffens, ank. hertil 15./1. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 12./1. til Filadelfia. — Arno, Strunberg, afg. Lissabon 11./1. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil 13./1. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. hertil 15./1. — Beira, Lunge, afg. Cardiff 12./1. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 14./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 10./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 16./1. — Dagmar, Bøgvad, afg. Swansea 11./1. til Genua. — Douro, Søberg, ank. hertil 16./1. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 14./1. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Frederik, Nellemann, pass. Brunsbüttel 13./1. for London. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 11./1. — Hellig Olav, Holst, dokker. — Hengest, Munck, afg. herfra 14./1. til Riga. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 14./1. — J. C. Jacobsen, Sonne, ank. Palermo 15./1. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 11./1. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 12./1. — Kentucky, Andersen, afg. Filadelfia 1./1. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. Danzig 14./1. til Bordeaux. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 13./1. — Leopold II, Christensen, dokker. — Louise, Larsen, afg. Gibraltar 11./1. til Leghorn. — Louisiana, Ørsted, pass. Hanstholm 5./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 10./1. — Moskø, Jon Jensen, afg. Pillau 15./1. hertil. — Morsø, Sørensen, ank. Stockholm 12./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 8./1. til Dunkerque. — Nordjylland, Petersborg, ank. Antwerpen 9./1. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Riga 13./1. — Omsk, Harder, afg. Libau 14./1. til Hull. — Oscar II, Hempel, dokker. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 4./1. til Boston. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 15./1. for London. — Pregel, Iversen, afg. Bordeaux 15./1. til Rochelle. — Saga, Wiberg, ank. Riga 7./1. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Clauson Kaas, ank. New York 13./1. — Thyra, Tramp, afg. Arendal 13./1. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. Reval 15./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 15./1. — United States, Gotsche, ank. hertil 10./1. — Viking, Meyer, ank. hertil 16./1. — Karin, afg. Liverpool 14./1. til Swansea. — Vadsø, ank. hertil 15./1. — Hans Gude, ank. hertil 14./1.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, ank. London 13./1. — Samui, de Fine Licht, pass. Gibraltar 12./1. — Pagan, Gabe, afg. Penang 13./1. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Rau, Galle 12./1. til Soeso. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 12./1. til Genua. — Cathay, Kruse, ank. Göteborg 15./1. — Indien, Jensen, afg. Hongkong 10./1. til Shanghai. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Antwerpen 13./1. til Port-Said. — Siam, Knudsen, ank. Vladivostok 15./1.

Vestiudisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./1. til Demerara. — St. Thomas, Hausen, afg. Portland 14./1. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas. 2./1. til London.

Veserhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Riga 10./1. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hamburg 13./1. til Goolc. — Gerda, Iversen,

pass. l'Onessant 10./1. for Malaga. — Hebe, Gregersen, afg. Middelsbro 14./1. til Libau. — Inger, Schiff, pass. Helsingør 13./1. for Nizza. — Johanne, Thøgersen, ank. Limerick 12./1. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Llanelly 13./1. til København. — Laura, Pedersen, ank. Waterford 14./1. — Cito, Jepsen, afg. Llanelly 12./1. til Königsberg. — Bodil, Skou, afg. Esbjerg 11./1. til Methil. — Dagmar, Mathiasen, afg. Cork 13./1. til Liverpool. — Nerma, Mikelsen, ank. Esbjerg 13./1. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 10./1. til Haderslev. — Marie, Jessen, ank. Bayonne 11./1. — Nora, Larsen, ank. Helsingfors 14./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelwa 8./1. — Ekliptika, Funder, afg. Methil 13./1. — Svend, Schmidt, afg. Rotterdam 12./1. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 12./1.

Nordseen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 14./1. — Nordland, Møller, ank. Barcelona 13./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Wear 15./1. — England, Andersen, afg. Horsens 14./1. — Holland, Poulsen, afg. Boness 13./1. — Rusland, Bennedsen, afg. Svendborg 15./1.

Dansk-belgiske Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Newport News 12./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Libau 7./1. — Tyskland, Danstrup, ank. Barcelona 12./1. — Belgien, Nielsen, afg. Methil Dock 14./1.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Swansea 5./1. — Martha, Christensen, afg. Nizza 13./1. — Elna, Rathje, afg. Methil 13./1. — Therese, Pedersen, ank. Mentona 13./1. — Simon, Terkildsen, ank. Bizerta 14./1. — Jeanne, Olsen, ank. Monaco 13./1. — Vera, Larsen, ank. San Felieu 13./1. — Daisy, Lagesen, afg. Tunis 6./1. — Anine, Leth, ank. Leith 14./1. — Kamma, Løffler afg. Stax 14./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Stockholm 11./1. — Heine, Sørensen, pass. Brunsbüttel 11./1. for Rotterdam. — Sjælland, Dam, afg. Methil 15./1. — Agnete, Hansen, afg. Drammen 13./1. — Hermia, Sonnichsen, ank. Rotterdam 15./1. — Alice, Jørgensen, ank. Sunderland 14./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ank. Libau 9./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Reval 13./1. — Valborg, Hansen, afg. Aalborg 14./1. — Gunhild, Hansen, ank. Londo 9./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Oporto 30./12. — Freja, Nielsen, ank. Brügge 13./1. — Vera, Thing, afg. Blyth 11./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 6./1. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Emden 14./1. til Methil. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 12./1. til Newport. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kiel 7./1. — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Riga 10./1. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Cardiff 10./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cardiff 6./1. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 23./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. København 14./1. til Danzig. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 11./1. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, afg. København 12./1. til Riga. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 14./1. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Aarhus 9./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 13./1. til Lübeck. — London, Bom, afg. Riga 10./1. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 10./1. — Brüssel, Kaas, ank. Libau 7./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Libau 11./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. København 8./12. — Roma, v. Thun, afg. London 11./1. til Cardiff.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Santander 4./1. — Nelly, Clausen, ank. San Nicholas 7./12. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 10./1. for Civita Vecchia. — Lilly, Nielsen, ank. Malmø 10./1. — Alexy, Lorentzen, afg. Aarhus 14./1. til Fakse. — Dagny, Sørensen, ank. Ystad 13./1. — Mary, Bang, ank. Stettin 14./1.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Rostock 13./1. — Energi, Jensen, ank. Greenock 13./1.

Sejlskibe.

Æro. Maagen, Mortensen, ank. Assens 11./1. — Vigi-lant, Jacobsen, ank. Setubal 12./1. — H. C. Grube, Svane, er ank. Plymouth. — Arken, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 12./1. — Ægir, Winther, ank. Oporto 12./1. f. O. — Dannebrog, Christensen, ank. Ærøskjøbing 14./1. — Alf, Rasmussen, afg. Dysart 11./1.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Ved Aarsskiftet. — København, den 17. Januar 1911. — O. C. Geisnæs. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt. Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsprovantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).
Skibsprovanteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 261

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Trafikes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^e

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5625

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. Januar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063
 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



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

Telegramadr.:
 „Smith.
 Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret! Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	--	--	------------------------

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenhure

Telefon-Nr.
42

Leistungsfähige, holländische Kettenfabrik,

welche Ketten für Schiffszwecke und für Hebezeuge als Specialität fabriciert, sucht einen bei den beteiligten Kreisen gut eingeführten Vertreter oder Verbindung mit Gross-Abnehmern.
 Offerten mit Referenzen unter No. „390“, befördert die Expedition dieses Blattes.

LANDMANDSBANKEN

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

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
 Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

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

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

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

These Works are now installed with

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

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers.
AT THE SAME TIME

Skib til Salg.

Galeasen „Anna“ 33 Net. Reg.-Tons laster 78 Tons dw. sejler uden Ballast er grundet paa anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører **R. S. Bruun**,
Stige pr. Odense.

Skib til Salg.

Galeasen „Caroline“ af Fredericia, der maaler 23⁸⁰/₁₀₀ Brutto, 19²²/₁₀₀ Netto Register Tons, er til Salg ved Henvendelse til Ejeren.

Skipper **L. N. Løysemos**,
Fredericia.

Skib til Salg.

Skonnert „Cecilie“, af Ærøskøbing, 124 Netto Reg.-Tons, Klasse 5/6. 1. l., laster 220 Tons dw., ca. 75 Std. Træ, er til Salg ved Henvendelse til **L. K. Svinding**, Ærøskøbing.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65¹/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 145 Tons Død-vægt, er paa Grund af Førens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer **R. Albertsen**, Strynø pr. Rudkøbing, eller til Skibsbygmester **A. Jensen**, Øksenhjerg, Svendborg.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANIA

Skib til Salg.

Sk. „Hroar“ af Svaneke, maaler 47 Reg.-Tons, laster 105 dw. og 5 000 Kbf., 12 Aar gl., er meget billig til Salg paa Grund af anden Livsstilling ved Henvendelse til

Skibsmægler **M. A. Kristensen**,
Hasle.

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er 3mst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Std. Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Førereren **H. St. Christensen**, Søby, Ærø, eller **M. R. Christensen**, Ommel, hvor Skibet er beliggende.

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

Til Salg

er en under Bygning værende fladbundet Skonnert. Køl-længde 75 Fod, Bredde 19 Fod, Dybgaaende 7 Fod 3 Tom. Vil opnaa 1ste Klasse i Germ. Loyd, i mindre Kyst-fart. Bæreevne ca. 130 Tons. Nærmere Underretning med-deler

Luc. Mulder,
Skibsvært,
Martenshoek.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

LUC. MULDER
Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner. Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søgndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Aktiebolaget
Ystads
Dragarelag
Ystad, Sverige

Telegramadr.: Dragarelaget. Tel. 156

udfører alle Slags Losnings-
og Lastningsarbejder til Plads-
sens billigste Priser. 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi anbef-
aler os til d'Hrr. Rederes
Velvilje.

Sejlmagerforretning

til Afstaaelse.

Den af mig i 33 Aar førte Sække- og Sejlforretning kan paa Grund af Sygdom overdrages til en ung, ener-gisk og dygtig Mand.

En mindre Kapital er nødvendig til Overtagelse af Lageret.

En yngre, dygtig Fagmand kan eventuelt optages som Kompagnon.

N. C. Feddersen, Aarhus.



I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901,
6886,

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

AlS **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1911.

Spørgsmaalet om at udvide de ved § 19 i Søneringsloven af 1892 angivne Grænser for den indskrænkede Fart, saaledes at denne kom til at omfatte hele Østersøen, har gentagne Gange i Aarenes Løb været frendraget — hidtil desværre uden noget positivt Resultat.

Allerede efter en i et Provinsblad fornylig fremkommen Meddelelse, hvis Kilde synes at maatte henføres til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, var der imidlertid Grund til at tro, at Sagen virkelig nu ligger for, og denne Antagelse finder ubetinget Støtte i den Omstændighed, at Fællesrepræsentationen, som det fremgaar af de i sidste Nummer af Bladet offentliggjorte Meddelelser fra denne, i sit Møde den 14. ds. har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Ændringer i Søneringsloven paa Foranledning af Søfartsministeriet.

Under disse Forhold vil det sikkert være belimeligt paany at optrække Hovedlinierne i dette Spørgsmaal, til hvis rette Løsning der knytter sig en saa overordentlig Betydning for den mindre Sejlskibsfart.

I Følge Søneringslovens § 2 har den Mand, der har erhvervet Bevis som Sætteskipper, Ret til at føre Skib af indtil 100 Tons i den indskrænkede Fart, d. v. s. Farten Øst for en Linie dragen fra Lindesnæs til Texel, dog for Østersøens Vedkommende ikke nordligere end den 58. Breddegrad. Medens Nordso-Grænsen, saavidt det er os bekendt, ingensinde har givet Anledning til alvorligere Ulemper, har der, efterhaanden som Tiderne for Sejlskibsfarten er bleven daarligere og Konkurrencen med Udlandet skrappere, lydt stedse mere indtrængende Klager over Østersø-Grænsen, der, kunstig og lidet rationel som den i hvert Fald er, i de senere Aar formelig har tjent til systematisk at handicappe den danske Smaaskibsfart i Østersøen i Kapløbet med de nærmeste Konkurrenter. Om Søneringsloven i 1892 havde gjort Retten til at føre Skibe af den nævnte Størrelse i den indskrænkede Fart afhængig af en endog betydelig større Eksamen end den nugældende Sætteskipperprøve, vilde et saadant Skridt efter alle Solemærker at dømme næppe have voldet tilnærmelsesvis saa følelige Vanskeligheder, naar blot Grænselinierne havde været de naturlige, eller med andre Ord naar blot hele Østersøen havde været medindbefattet.

Spørgsmaalet om at opnaa dette sidste ved en dertil sigtende Ændring i Loven af 1892 mødte vistnok oprindelig kun delvis Sympati i Fællesrepræsentationen, muligvis af den Grund at Ændringen i enkelte af sine Konsekvenser næppe var i den nøjeste Overensstemmelse med de Hovedlinier, man ønskede draget for Udviklingen i det hele. Hvor meget eller hvor lidet der nu end kan have været herom, saa viste Begivenhedernes Udvikling dog snart, at Repræsentationen med den største Beredvillighed samlede sig om og godkendte den mindre Sejlskibsfarts berettigede Interesser i Sagen. Som det fremgaar af Aarsberetningen for 1908 indhentede man gennem Generalkonsulaterne i Stockholm og Hamburg de fornødne Oplysninger om Ordningen af det samme Forhold i Sverige og Tyskland, og efter at disse Oplysninger tilfulde havde bekræftet Ønskeligheden og Nødvendigheden af en Ændring i den danske Lovgivning, tog Repræsentationen

Sagen i sin Haand overfor Indenrigsministeriet, idet man tilraadede at udvide Grænserne i Østersøen for den indskrænkede Fart saaledes som ovenfor anført — paa Basis af de Fordringer, der her i Danmark stilles for at erhverve Bevis som Sætteskipper.

Det selv samme Standpunkt vil Fællesrepræsentationen utvivlsomt indtage den Dag i Dag, og det forekommer os, at dette Standpunkt ret beset har sin ligestaa utvivlsomme Berettigelse. Navnlig synes det givet, at den af Repræsentationen i sin Tid antydede Løsning maa være langt at foretrække for et Forslag, der i Følge den ovennævnte Bladnotits skal skyldes Navigationsdirektøren, og som angives at gaa ud paa, at Retten til at føre Skib af indtil 100 Tons i Østersøen Nord for den 58. Breddegrad skal være betinget af, at vedkommende Fører har Bevis som Sætteskipper og dertil har bestaaet Fiskeskipperprøven.

En saadan Løsning afhjælper jo nemlig slet ikke den Nødstilstand, der fra alle Sider erkendes at være til Stede paa dette Omraade, nu mere end nogensinde, idet den tvinger den veltjente Fører, der maaske i en lang Aarrække har ført Skibe paa Sætteskipperbevis, til at gaa paa Skolen paany for at tage en ny Eksamen eller Til lægseksamen for at naa ind i det forjættede Farvand Nord for den 58. Breddegrad og komme til at deltage i Konkurrencen om en Række Fragter, som geografisk hører med til hans naturlige Virkeomraade. Men hvormange Førere kan det, bortset maaske fra de alleryngste og friest stillede? En bestemt Forudsætning, for at Forslaget i det hele taget skulde kunne danne Grundlaget for en Nyordning, maatte da være den, at alle de, der ved Ændringens Ikrafttræden allerede var i Besiddelse af Sætteskipperbevis, uden videre erholdt Ret til at befare hele Østersøen med Skib af indtil 100 Tons uden yderligere Eksamen.

Navigationsdirektørens Forslag er dertil i høj Grad et Kunstprodukt, sammensat af de Krav, der stilles til Fiskeskipperprøven og den Fart, der kræves for at løse Sætteskipperbevis, en Kombination, som Forslagsstilleren øjensynlig har maattet ty til af den Grund, at man kan blive Fiskeskipper paa Grundlag af to Aars Fart som Fisker.

Last not least er det imidlertid slet ikke nødvendigt at søge en saa kunstig og i Virkeligheden lidet tilfredsstillende Løsning paa Spørgsmaalet; vi vil i hvert Tilfælde for vort Vedkommende — og vi er her i god Overensstemmelse med det Standpunkt, som Fællesrepræsentationen vedkendte sig i 1908 — rent ud bestride, at der af Hensyn til Navigeringen skulde være Grund til at forlange større teoretisk Kundskabsfyldte for Farten Nord for den berygtede Breddeparallel end Syd for denne.

Nej! Tages alle Forhold med i Betragtning, vil man næppe kunne komme til noget andet Resultat, end at den foreliggende Opgave kun har én reel Løsning, nemlig den, der ligger lige for: at den 58. Breddegrad slettes af Søneringslovens § 19. Denne Udvej giver Staten hvad Statens er, idet den er ubetinget forenelig med det almindelige Krav om Sikkerhed for Liv og Gods, den gør intet Indgreb af Betydning i hvad der hidtil har

været forbeholdt Navigatørerne med den fuldstændige Uddannelse, og den stiller endelig den mindre Sejlskibsfart, i hvis Ve og Vel hele den øvrige Skibsfart vedblivende har en ikke uvæsentlig Interesse, paa en mere lige Fod med Udlandet.

Sagen har forøvrigt flere Sider, og det vilde da for saa vidt ogsaa være ret mærkeligt, om Ændringen af et Punkt i Søneringsloven, som det vi her har gjort til Genstand for Overvejelse, ikke skulde medføre forskellige Konsekvenser hist og her. De fleste af de Bispørgsmaal, der rejser sig i dette Tilfælde, er dog af underordnet Betydning, og vi kan derfor ved denne Lejlighed nøjes med at omtale et enkelt, der knytter sig til Reglen i Sølovens § 35, som bestemmer, at der paa ethvert Skib, som gaar i udenrigs Fart Vest for Linien Texelen—Lindesnæs og for Østersøens Vedkommende nordligere end den 58. Breddegrad, skal føres en Dagbog. Man vilde saaledes kunne spørge, om ikke Ændringen af Søneringslovens § 19 burde medføre en tilsvarende Ændring i Sølovens § 35.

Efter vor Opfattelse bør imidlertid dette Spørgsmaal uforbeholdent besvares med Nej. Skibsdagbogen er nu en Gang af den største Betydning saavel for den rigtige Bedømmelse af de mangeartede Forhold, Skibet har været undergivet, som for Handel og Vandel i det hele. Dens Betydning vokser bogstavelig talt med Rejsens Længde, og det vilde derfor være et utvivlsomt Fejlgreb, om man indskrænkede Omraadet for den obligatoriske Førelse af dette Dokument.

Naturligvis vilde det til at begynde med volde en Sætteskipper nogen Vanskelighed at føre Skibsdagbog, men den Mand, der havde Kniven paa Struben, vilde sikkert i Løbet af faa Timer skaffe sig det nødtørftigste Kendskab til de simple Regler, som Dagbogen hviler paa. Og for dem der for Eftertiden underkastede sig Sætteskipperprøven, vilde Vanskeligheden vistnok aldrig behøve at opstaa. Saavidt vi har kunnet bringe i Erfaring har nemlig Navigationsvæsnets Ledelse forlængst rent administrativt indført Kravet om Kendskab til Dagbogens Førelse ved Fiskeskipperprøven, og ganske den samme Fremgangsmaade vilde vel derfor naar som helst kunne bringes i Anvendelse med Hensyn til Sætteskipperprøven.

Losseforhold i Dunkerque. Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget nedenstaaende Beretning fra Konsulatet i Dunkerque.

Siden Konsulatets sidste Beretning af 6. December f. A. (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 96 f. A.) er der indtraadt en Bedring af Forholdene i Dunkerques Havn, og man kan nu i de fleste Tilfælde regne med, at Skibene faar Kajplads ved Ankomsten; da der imidlertid stadig er meget Gods, der henligger paa Kajerne, og hvortil det kniber at skaffe de tilstrækkelige Jernbanevogne, foregaar Losningen som Regel noget langsomt. De fleste Baade, der kommer dertil fra de russiske Østersøhavne, har ingen faste Dage for Losningen, men den almindelige Klausul i Konnossementet om, at Skibet har Ret til at losse i Lægtene eller paa Kajen, i Fald Købmanden ikke tager imod. Denne Klausul, som under almindelige Forhold er god nok, gælder dog ikke meget nu, idet det er umuligt for Skibene at opnaa Lægtene, og det er vanskeligt at faa Kajplads, hvor der kan lægges ret meget Gods.

Derimod har det vist sig, at Baade, der i Konnossementet havde faste Dage til Losningen, faar en langt

bedre Ekspedition, idet Købmanden, for at undgaa at komme til at betale Liggedagspenge, sørger for at faa disse udlosset i Tide. Det maa derfor anbefales at faa faste Dage indført i Konnossementet, i hvilket Fald Tiden tæller, efter at Skibet har faaet Kajplads. Det bedste vilde være, om der ogsaa kunde indføres en Klausul om, at Tiden tæller straks efter Skibets Ankomst, hvad enten det har Kajplads eller ikke, og selv om dette strider imod Havnekatymen.

Samtidig har den herværende franske Gesandt paa Basis af nylig indhentede officielle Oplysninger fra den franske Regering henledt Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa, at Forholdene i Dunkerques Havn nu er undergaaet saa stor Forbedring, at Skibene i de allerfleste Tilfælde kan faa Kajplads straks ved deres Ankomst.

Dette gælder i hvert Fald Rutebaade, og for andre Skibe vil det i værste Fald dreje sig om en Forsinkelse paa to til tre Dage.

Jernbaneselskabet *La Compagnie des Chemins de fer du Nord* søger stadig at skaffe saa mange Jernbanevogne, som Behovet kræver; der lades daglig c. 1,000 Stk. Vogne à 10 Tons og sendes ny tomme Vogne til Havnen i stort Antal. Arbejdsforholdene menes derfor nu ret snart at ville være bragt paa en fuldtud normal Fod.

Vi har modtaget følgende:

Hvor er vore skandinaviske Sømandsmissioner henne?

Da vi forleden Dag den 12. Januar ankom til New-castle, havde vi en syg Mand om Bord, hvorfor jeg lod Karantænelægen hente. Da denne var færdig med sit Besøg om Bord, bad jeg om Tilladelse til at følge med Lægen i Land, hvilket denne, som efter alt at dømme var en meget flink og elskværdig Mand, gerne indvilgede i. Paa Vejen fra Skibet kom vi forbi Hospitalet, hvor Søfolk, som bliver angrebet af smitsom Sygdom, bliver indlagt, (Hospitalet bestaar af Træhuse, der ligger paa Pontoner ude paa Floden). Vi anløb nævnte Sted, og Lægen bad mig, om jeg ikke vilde gaa ind og tale et Par Ord med en syg Mand, som var der, og da Lægen erklærede, at det ikke medførte Fare med Hensyn til at bringe Smitte til andre eller til selv at blive smittet, indvilgede jeg gerne deri. Jeg kom altsaa derind og hilste paa Manden; denne havde ligget der i 24 Dage af Tyfus og havde været meget haardt angreben, men de sidste syv Dage var forløbet med Bedring. Manden var svensk, hørte hjemme i Visby og var bleven sendt i Land fra den danske Damper »Kronprins Frederik«. Da jeg havde talt med Manden og forespurgt, hvorledes han befandt sig, gav denne sig til at græde og bad mig, om jeg ikke vilde sige til Lægen, om han ikke maatte faa Lov til at rejse hjem nu. Lægen erklærede dertil, at naar den Syge blot vilde spise og se at komme lidt til Kræfter, saa skulde han snart komme hjem. Lægen gjorde alt paa bedste Maade overfor den Syge, hvilket denne ogsaa bekræftede overfor mig; men Manden kunde ikke tale et Ord engelsk, og man kan vel forstaa, at Opholdet saa bliver trist, særlig naar man er i Bedring. Manden sagde da ogsaa til mig, at i Fald han skulde blive der længere end én Nat til, saa vilde han rømme derfra, om han saa skulde svømme bort, hvilket jeg igen meddelte Lægen. Jeg søgte at trøste den Syge, saa godt det lod sig gøre, og bad ham staa op og forsøge at gaa inden Døre et Par Dages Tid, saa han kunde faa lidt Kræfter og forklarede ham, at han jo ikke kunde taale at komme lige fra Sengen og ud i den bidende Kulde og Storm, som det da var. Men det var nu ikke min Mening at have skildret dette. Jeg vil kun spørge, hvor er vore skandinaviske Sømandsmissioner henne? I en By som New-castle, hvor der saa vidt mig bekendt findes baade dansk

og svensk Sømandspræst. og disse har maaske tilmed Medhjælpere, kunde dér ikke falde et Par trøstende og opmuntrende Ord af for saadan en Mand, som har ligget ene og forladt i et fremmed Land, baade under Jul og Nytaars Højtid; og om ikke andet kunde der dog laanes Manden lidt at læse i til at adspredde Tankerne med. Det er hermed langifra min Mening at kritisere eller undervurdere det Arbejde vore skandinaviske Sømandsmissioner udretter i Udlandet; men jeg synes, at her maatte først og fremmest være en Plads for vore Missioner, hvor et Par trøstende og opmuntrende Ord kunde gøre en stakkels syg, forladt Mand lidt godt og bidrage til at holde Humøret oppe hos ham. Jeg spurgte da ogsaa Lægen, om der aldrig kom nogen fra de nævnte Missioner: men denne svarede mig: »De kommer ikke, uden en Mand er lige ved at dø.« Mit Haab er, at disse Linier maa finde Vej gennem *Dansk Søfartstidende* til de omtalte Institutioner eller Missioner, og at der maaske senere ved en anden Lejlighed kan findes et Par trøstende Ord for en syg Sømand i en lignende Stilling. Missionen vil maaske svare mig, at det ikke er tilladt at komme paa nævnte Hospital, da det jo kaldes Epidemihospital; men som Forholdene i dette Tilfælde havde været i de sidste syv Dage, vilde der vist ikke have været det mindste i Vejen for et Besøg ved en lille Forespørgsel hos Lægen, da denne takkede mig og var meget glad for, at jeg havde opmuntret Manden lidt.

H. C. Carlsen.

Fører af S/S. »T. M. Werner«.

En britisk Søret dadler tre Redningsstationers Uvirksomhed under en Stranding. Der kan vel næppe næres Tvivl om, at det engelske Redningsvæsens Materiel mindst staar paa Højde med vort hjemlige Redningsvæsens, og at dets Mandskab i Reglen optræder lige saa uforfærdet og opofrende som vore flinke Redningsmænd. Imidlertid er der dog fornylig forekommet et Tilfælde, hvor tre engelske Redningsstationers Uvirksomhed under en farlig Stranding synes noget uforklarlig.

Den 13. Oktober f. A. strandede Damperen »Heathfield« paa Sheringham Shoal, hvorved tyve Mand druknede. Den 31. December behandlede Søretten i Glasgow, i Følge »Shipp. Gaz.«, Sagen. Retten fandt, at Grunden til Skibets Stranding ikke helt kunde oplyses, da Skibets Kaptajn, som først og fremmest havde Ansvaret for Skibets Navigering, havde mistet Livet ved Strandingen. Dog synes der ikke at have været taget tilstrækkeligt Hensyn til Afdriften, medens Damperen for en nordøst Storm styrede mod Sydøst. Skibet strandede, som nævnt, paa Sheringham Shoal og blev overskyttet af Søerne. Tyve Mand af Besætningen druknede, og kun to Mand naaede Kysten i en af Skibets Redningsbaade. Med Hensyn til det store Tab af Menneskeliv indrømmede Retten, at de Vejrforhold, der herskede paa den Tid, Ulykken fandt Sted, var meget slette, og at de Redningsbaade, som for Tiden er stationeret i Omegnen — ved Cromer, Sheringham og Blackney — vilde have løbet alvorlig Risiko, hvis de havde gjort Forsøg paa at gaa ud til det strandede Skib. Retten var ikke desto mindre af den Mening, at i dette Tilfælde, hvor en stor Damper var i Havsnød c. fem Sømil fra Kysten om Dagen, og hvor en af dens egne Baade var i Stand til at drive i Land med to Mand, og hvor der fandtes tre Redningsstationer i seks å syv Sømils Afstand fra Ulykkesstedet, burde det have været muligt at yde Hjælp paa en eller anden Maade.

Hurtig Sejlskibsrejse. Det belgiske Skoleskib »L'Avenir«, der er bekendt for at være en Hurtig-

sejler, har atter udført en af sine udmærkede Oceanrejser. Den 19. September forrige Aar afgik Skibet fra San Francisco til den engelske Kanal med en Ladning Byg, for Ordre, og der kan ikke være Tvivl om, at Skibet er blevet begunstiget af en stærk og god Vind, for den 4. Januar d. A. signalerede det sin Ankomst ud for Lizard. Ved Falmouth modtog det Ordre og gik videre til Sunderland for at losse dér. Den 6. passerede det Dover. Nu om Stunder hører det til Sjældenhederne, at et Sejlskib gør Rejsen fra det nordlige Stillehav til Kanalen i 107 Dage. Nelop den Tid har »L'Avenir« brugt for at naa Kanalen. I Følge Lloyds Liste over hjemvendende Skibe, har seks andre Sejlskibe forladt San Francisco førend »L'Avenir«, men ingen af dem var endnu paa den Tid ankommen. To af dem er bestemt til New York, og de andre til De forenede Kongeriger eller Kontinentet. Der kan ikke være Tvivl om, at det belgiske Skoleskib er en velskabt Hurtigsejler, men det er lige saa sikkert, at dens Besætning forstaar at faa det gennem Vandet, skriver »Shipp. Gaz.«

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1. Den Skibe kommende fra Kysten mellem Bartine og Akleckie (?) paalagte Karantæne er ophævet, og Skibe kommende fra nævnte Kyststrækning tilstedes fremtidig fri Adgang efter personlig Lægeundersøgelse;

2. Den Skibe kommende fra Odessa paalagte Karantæne er ligeledes ophævet, og Skibe kommende fra nævnte Havn tilstedes for Fremtiden fri Adgang efter personlig Lægeundersøgelse uden Desinfektion.

Ismelding fra Meteorologisk Institut Nautisk Afdeling den 18. Januar.

Danske Farvande.

Meldt isfri: Løgstør (16).

Svenske Farvande.

Gefle. Svær Fastis. Rende holdes aaben af Isbryder: Skibsfarten ventes sluttet den 25. ds. — Skutskär: Løs Sjø- og Kvadderis.

Strömstad. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Tyske Farvande.

Pillau. Reviret: Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Swinemünde. Reviret: Spredt Drivis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Isforholdene ved Island (Meddelelser fra Meteorologisk Institut). Fra Isafjord telegraferes 17. Januar: Spredt Is fra Bolungavik til Munden af Önundafjord. Vanskelig Passage. Sydvestlig Kuling.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 18. Januar (Ritz. Bur.). Ved Sø- og Handelsrettens Døm i Dag blev Firmaet The Coal Trading Association i Rotterdam, kendt berettiget til i Henhold til Sølovens § 268 for et Beløb af £ 516.13.6 med Renter og Sagsomkostninger som Søpanthaver at foretage Udlæg i Damperen »Philadelphia«, tilhørende Dampskibsselskabet Ocean. Fordringen hidrørte fra et Parti Kul, som Fører af Damperen havde købt hos Citanterne.

Vi har modtaget »Svensk Industri- og Exportkalender 1910—1911« udgivet af Sveriges allmänna Exportförening. Denne Bog, der paa det svenske,

engelske, tyske, franske og spanske Sprog indeholder muligst fuldstændige Oplysninger om svensk Industri og svenske Eksportforhold m. m. vil sikkert være en nyttig Haandbog for enhver, der har Interesse for svenske Handelsforhold.

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

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 99/1910, afsagt den 16. November 1910. Styrmand Erik Johansen mod A/S. Det østasiatiske Kompagni.

I Maj 1908 blev Citanten, Styrmand Erik Johansen, paamønstret som tredje Styrmand paa den de Indstævnte, A/S. »Det østasiatiske Kompagni«, tilhørende Dampner »St. Jan«. Forhyringen skete overensstemmende med Sølovens Bestemmelser, dog saaledes, at Opsigelse fra hver af Siderne skulde ske i sidste udenlandske Havn før Kjøbenhavn. I Januar 1909 forfremmedes Citanten til anden Styrmand paa samme Skib og gjorde Tjeneste der, indtil han i Midten af Juni 1910 afmønstredes her i Kjøbenhavn.

Det maa under Sagen betragtes som værende in confesso, at Citanten, forinden Skibets Ankomst her til Byen i Juni 1910, i London, som var sidste udenlandske Havn, meddelt Skibets Fører, at han paa Krund af en Mavesygdom ønskede at afmønstres i Kjøbenhavn, da han vilde i Land for at søge Helbredelse, at Føreren i den Anledning tilskrev det indstævnte Selskab, at Citanten havde opsagt sin Tjeneste, og at Citanten efter Ankomsten hertil afmønstredes og modtog sin Hyre for Tiden indtil den 14. Juni 1910, uden at han da tog noget udtrykkeligt Forbehold om Forbliven i eller Genindtræden i Selskabets Tjeneste.

Da Citanten den 30. Juli s. A. efter overstaaet Sygdom paany meldte sig til Tjeneste hos Selskabet, vilde dette ikke modtage ham, blandt andet, som det maa antages, fordi han efter at være kommen i Land under Henvisning til sin Sygdom havde afslaaet Selskabets Anmodning om at rejse til London for at afgive Vidneforklaring i en Kollisionssag, i hvilken Selskabet var interesseret.

Citanten gør under Sagen gældende, at han ikke selv har opsagt sin Tjeneste hos de Indstævnte, idet han ved den i London overfor Kaptajnen fremsatte Udtalelse kun har villet afgive en midlertidig Sygemelding og bede om Orlov uden at opgave sin Plads, at han allsaa maa betragtes som afskediget af de Indstævnte den 30. Juli 1910, og at denne Afskedigelse er uden lovlig Grund, idet Citantens Sygdom efter hans Læges Udsagn var til Hinder for, at han kunde foretage den paagældende Rejse. Han mener, at han som Styrmand hos et stort Selskab som det indstævnte maa have Ret til at betragte sig som til en vis Grad knyttet til dette, saaledes, at en Afmønstring fra »St. Jan« ikke er ensbetydende med en Fratræden af Pladsen som Styrmand. Han har derfor paastaet sig tilkendt hos de Indstævnte 1) Hyre for Tiden fra 14. Juni—30. Juli s. A. Kr. 199.33; 2) Kostpenge for samme Tidsrum, 46 Dage à 2 Kr., Kr. 92.00; 3) 1 Maanedes ekstra Hyre og Kostpenge Kr. 190.00, ialt Kr. 481.33 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Selv bortset fra, at der ved et af de Indstævnte ført Vidnes Forklaring er oplyst Omstændigheder, der taler imod Rigtigheden af Citantens Fremstilling, og som tyder paa, at Citanten har haft til Hensigt at fratræde sin Plads, findes han under de foreliggende Omstændigheder ved uden Reservation at lade sig afmønstre som sket at have afskaaret sig fra senere at gøre Krav paa at betragtes som værende i de Indstævntes Tjeneste. Havde han villet søge en midlertidig Orlov med fuld Gage, maatte han overfor Selskabet paa tydelig Maade have ansøgt derom. Hvor varig en Stilling som Styrmand med et af det indstævnte Selskabs Skibe end faktisk i Almindelighed maatte være, er den dog opsigelig paa de foran nævnte Vilkaar, og Citanten har intet retsligt Krav haft paa en Orlov som den heromhandlede. De Indstævntes Frifindelspaastand vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne bestemmes til 35 Kr.

Om Transport af Kiseljern.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget følgende Beretning fra det danske Gesandtskab i London, dat. 18. Januar 1910:

For c. 1 Aar siden overdrog »The Local Government Board« Dr. S. M. Copemann at foretage en Undersøgelse angaaende Anvendelsen m. m. af Kiseljern (»Ferro-Silicon«) samt om forskellige i Forbindelse dermed staaende Spørgsmaal, særlig om Faren ved Transporten deraf. Dr. Copemanns Beretning foreligger nu, udgivet af den engelske Regering under Titlen: »Supplement in Continuation of the report of the Medical Officer for 1908—1909. On the Nature, Uses and Manufacture of Ferro-Silicon with special Reference to possible Danger, arising from its transport and Storage«. London 1909.

Af Beretningen fremgaar, at Kiseljern, der er en Blanding af Jern og Kisel, i udstrakt Maalestok anvendes i Staalfabrikationen, samt at man skelner mellem to Arter, af hvilke den ene indeholder indtil 15 pCt. Kisel og fabrikeres i England i Smelteovne, medens den anden, der indeholder fra 25 pCt. Kisel, kun fabrikeres under en overordentlig høj Temperatur i elektriske Ovne og ikke laves i England, men i en Mængde af c. 4,000 Tons aarlig indføres fra Frankrig, Sverige og andre Lande. I Særdeleshed denne sidste Art, og navnlig Blandinger, der indeholder c. 50 pCt. Kisel, er overordentlig sundhedsfarlige, idet der fra Stoffet udgaar giftige Gasdampe.

Anledningen til den ovennævnte Undersøgelses Foretagelse var, at der i de senere Aar var indtruffet et ikke helt ringe Antal Ulykkestilfælde, delvis med Døden til Følge, under Transporten og Oplagringen af Kiseljern. Et Par af disse Tilfælde skal her nævnes: saaledes blev 50 Personer alvorlig syge om Bord paa S/S »Vaterland« paa Rejse fra Antwerpen til New York og deraf døde elleve som Følge af Kiseljernforgiftning; ligeledes døde i December 1908 paa S/S »Ashton« paa dettes 24 Timers Rejse fra Antwerpen til Grimsby fem Personer af samme Aarsag. Et Tilfælde, der vakte den største Opmærksomhed indtraf i Februar 1907 om Bord paa det svenske S/S »Olaf Wyjk« paa dettes Rejse fra Gøteborg til Antwerpen med en Ladning, blandt andet af femten Tons Kiseljern. Adskillige af Passagererne og Besætningen blev alvorlig syge og fire Mellemdækspassagerer døde under Forgiftningssymptomer, blandt disse en russisk Revolutionist Tscherniak, der — forfulgt af det russiske Politi, — var flygtet fra Stockholm, hvor han fandt et midlertidigt Asyl, men dog hurtigt fik Ordre til snarest at forlade Landet. Som det vil erindres gav hans Død den revolutionære og socialistiske Presse rundt om i Evropa, ogsaa i Danmark. Anledning til heftige Angreb paa det russiske Politi og den

svenske Regering, hvem man beskyldte for Meddelagtighed i hans Død.

Til Sagens Undersøgelse nedsatte den svenske Regering derefter en Kommission, i hvis Beretning, der forelaa faa Maaneder efter, Sagens rette Sammenhæng oplystes. Den svenske Regering udstedte derpaa under 17. Juni 1908 et Reglement om Transporten m. m. af Kiseljern. Bortset fra dette Reglement har saavidt vides ingen Regering søgt at begrænse Faren ved denne Transport ved administrative Bestemmelser. Dog har den engelske Regering i forskellige Bekendtgørelser henledt Opmærksomheden derpaa. Sverig skal fremdeles have henstillet til forskellige fremmede Regeringer, deriblandt den engelske, Overvejelse om at lade Sagen gøre til Genstand for Behandling af en international Konference. Ligeledes skal der paa den sidst afholdte Søfariskongres i Kristiania være bleven vedtaget en Resolution, hvorved Nordisk Skibsrederforening bemyndiges til at træde i Forbindelse med de skandinaviske Regeringer og foreslaa disse Sammenkaldelse af en international Konference angaaende Spørgsmaalet om sikker Transport af farlige Ladninger.

Ogsaa fra privat Side har Sagen i England været gjort til Genstand for Undersøgelse; saaledes har alle de mere betydelige Rederier, der driver Skibsfart paa Storbritanniens Østkyst, og en meget stor Del af Rederierne paa Vestkysten indgaaet Overenskomst om at nægte at transportere Kiseljern eller dog kun paatage sig den med meget væsentlige Forbehold, hvad der selvfølgelig lægger Staalfabrikationen betydelige Hindringer i Vejen. Det samme skal være Tilfældet med nogle Jernbaneselskaber, baade her og i Tyskland.

Endelig har Sagen ogsaa i Frankrig været undersøgt paa Foranledning af »La Chambre Syndicale Des Forces Hydrauliques et de L'Electrochimie etc.«, og en Del Fabrikanten af Kiseljern er bleven enige om kun at fremstille de særlig farlige Arter med visse Forbehold.

Dr. Copemann gør i sin Beretning nøje Rede for Kiseljernet Beskaffenhed, Anvendelse og Fabrikation, ligesom han omhyggelig har undersøgt her og i Udlandet, hvilke Blandinger, der indeholder den største Fare, og hvilke Forholdsregler der bør træffes for at undgaa Faren. Som Resultat af sine Undersøgelser i sidste Henseende fastslaar han følgende Hovedpunkter, der utvivlsomt af den engelske Regering vil blive lagt til Grund for et Reglement derom:

1. Kiseljern bør ikke udsendes fra Fabrikationsstedet umiddelbart efter Forfærdigelsen, men bør efter at være brudt i Stykker af den Størrelse, hvori det sædvanlig sælges, i det mindste i én Maaned, forinden det udsendes fra Fabrikken, lagres under et Dække; dog saaledes, at det saavidt muligt er udsat for den fri Luft.

2. Det bør paahvile Fabrikanten med tydelige Bogstaver at mærke hver Tønde eller anden Emballage af Kiseljern med Stoffets Navn og Blandingens Procentgrad, (attesteret ved en kemisk Analyse), Navnet paa Fabrikken, hvor det er lavet, samt Fabrikationens og Udsendelsens Dato.

3. Transport af Kiseljern paa Passagerskibe bør forbydes. Naar det transporteres paa Fragtskibe bør det, hvis Omstændighederne tillader det, lastes paa Dækket. Hvis det er nødvendigt at laste det andetsteds, bør Stedet, hvor det anbringes, være behørigt ventileret, samt adskilt ved lufttætte Skodder fra de Dele af Skibet, der optages af Besætningen.

4. Disse Bestemmelser bør finde Anvendelse saavel paa Flod- og Kanalfartøjer, som paa søgaaende Skibe.

5. Lagre i Dokker eller Fabrikker, hvor Kiseljern bruges, bør have fri Tilgang af frisk Luft, og bør være beliggende i en passende Afstand fra Arbejdsrum, Spiserum, Kontorer etc.

Kaptajn A. C. Dam.



Torsdag den 12. ds. afgik Kapt. A. C. Dam ved Døden i Danzig og begravedes samme Sted den 16. ds.

Kapt. Dam, der var født i Varde 1862, ansattes i D. F. D. S.'s Tjeneste som Aspirant i 1883, forfremmedes til anden Styrmand i 1887, til første Styrmand i 1891 og til Kaplajn i 1903. Han havde da allerede fungeret som Fører af »Expres« siden 1. December 1902 og modtog Udnævnelse som fast Fører af dette Skib den 1. November 1903. Han førte derefter Dampskibene »Frejr«, »Tyr«, »Constantin«, »Eos«, »Nidaros« alle paa Esbjerg og forflyttedes i 1907 til »Bogø«, fra hvilket Skib han for c. 14 Dage siden kom i Land lidende af Sukkersyge samt en ondartet Rosen, som hurtig gjorde Ende paa hans Liv. Han var en dygtig og uforfærdet Sømand. Kapt. Dam efterlader sig Enke og en voksen Søn.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp. Vil en Skibsfører, som en Del Aar har ført Skib for et Rederi, men forlader det i Udlandet paa Grund af Tilbud om at overtage et større og bedre Skib, være forpligtet til at betale en anden Førers Rejse til den Plads i Udlandet, hvor han fratræder?
Reder.

Sv. En Skibsfører, der er antagen paa ubestemt Tid, og som ikke ved særlig Kontrakt eller Aftale er indgaaet paa bestemte Betingelser med Hensyn til Opsigelse eller Fratrædelse, er i Følge Sølovens § 62, efter at have været i Tjenesten i tre Aar, uden at Skibet i denne Tid har endt nogen Rejse i Hjemlandet, berettiget til at opsiges Tjenesten med den løbende Rejse Ende, naar dette sker saa betimeligt, at der levnes Rederiet rimelig Tid og Lejlighed til at skaffe en anden Fører af Skibet. Han vil i et saadant Tilfælde ikke være forpligtet til at betale en anden Førers Rejse til den Plads i Udlandet, hvor han fratræder, men han er, hvis Rederiet straks efter at have modtaget hans Opsigelse bestemmer, at Skibet fra den Havn, hvor Føreren vil fratræde, skal vende tilbage til Hjemlandet, forpligtet til at føre Skibet hjem, efter at det dér paa Stedet har indtaget Ladning, selv om denne paa Vejen skal afleveres i anden Havn.

Hvis han derimod i den Tid, han har ført Skibet, jævnlig har været med dette i indenlandsk Havn og plejer at komme der, har han først Ret til at opsiges sin Tjeneste til Ophør, naar Skibet atter er kommet til indenlandsk Havn, og Rejsen dér er endt. Hvis Føreren under disse Forhold ønsker at fratræde i Udlandet, vil Vilkaarene for hans Fratræden komme til at bero paa mindelig Overenskomst, om saadan kan tilvejebringes, og til denne vil Rederiet utvivlsomt være berettiget til at knytte den Betingelse, som den ærede Indsender omtaler.

Red.

Generalforsamlinger.

Burmeister & Wain

holdt den 17. ds. ekstraordinær Generalforsamling i Børsens Forsamlingsaal.

Højesteretssagfører Shaw dirigerede.

Eneste Sag paa Dagsordenen var Forslag fra Bestyrelsen om, at Lovene forandres derhen, at Generalforsamlingen skal afholdes inden Udgangen af Februar, i Stedet for som nu i Løbet af Marts.

Selskabets Formand, Admiral Richelieu oplyste, at forskellige Grunde gjorde det ønskeligt at afholde ordinær Generalforsamling tidligere i Aar, og den vilde, saafremt Forslaget vedtoges, blive afholdt den 4. Februar.

Lovændringen vedtoges.

Udenfor Dagsordenen stillede Overretssagfører Munch Petersen Forespørgsel til Bestyrelsen om, hvorledes Fabrikationen af Dieselmotorer stillede sig for Fremtiden.

Admiral Richelieu kunde ikke indse, at der skulde være noget i Vejen for at besvare Forespørgslen, da det altid havde været hans Ønske, at alle Aktionærer skulde vide Besked, for at ikke enkelte skulde drage Fordel af bedre Viden.

Aaret havde været tilfredsstillende, og med Dieselmotorer var det gaaet allerbedst. Alt i alt havde man haft 70 Dieselmotoranlæg i Aar, det største, der endnu var naaet. Der var som bekendt Ordre paa to 7,000 Tons store Dampere til Østen, forsynede med Dieselmotorer. Ligeledes havde man Bestilling paa Installation af Dieselmotorer i en Amerikabaad paa c. 10,000 Tons, og man havde Kontrakt med et engelsk Værft om Levering af Dieselmotorer.

Overretssagfører Munch Petersen takkede for den beredvillige Besvarelse og for Bestyrelsens Arbejde for Selskabet.

Prins Valdemar-Foreningen

i Svendborg, afholdt den 14. ds. sin ordinære Generalforsamling.

Formanden, fhv. Havnefoged Møller, gav en kort Oversigt over Foreningens Virksomhed i 1910. Aaret havde ikke afvejet fra de foregaaende, men skaffet Foreningen ny Byrder; idet den havde faaet et større Antal Anker at hjælpe. I det kommende Aar maatte man paa en eller anden Maade søge at ophjælpe Indtægterne.

Kassereren, Navigationslærer Arnvig, oplæste Regnskabet. Indtægter: Kontingent af egentlige Medlemmer Kr. 673.90, Bidrag af andre Kr. 505, indvundne Renter af Obligationer Kr. 1,624, hævet i Svendborg Bank Kr. 650, hævet i Svendborg Sparekasse Kr. 550.80, Restancer Kr. 18.35, Kassebeholdning fra 1909 Kr. 60.36. Ialt Kr. 4,082.41.

Udgifter: Udbetalt i Understøttelser ordinært Kr. 2,050, ved Forlis Kr. 50, i Legat- og Bøssfondsunderstøttelser Kr. 360.80, indsat i Sparekassen Kr. 750, Depositum i Svendborg Bank Kr. 500, Bankboks Kr. 7.50, diverse Udgifter Kr. 217.28, Kassereren Kr. 80, Restancer Kr. 12, Kassebeholdning 31. December 1910 Kr. 54.83. Ialt Kr. 4,082.41.

Foreningens Formue er 1. Januar 1911 Kr. 34,595.67 og 1. Januar 1910 34,481.10. Formuefremskningen er altsaa Kr. 114.57. 1. Januar 1910 havde Foreningen 82 egentlige Medlemmer, hvoraf fire nu var døde.

Formanden, Havnefoged C. E. Møller og fhv. Skibsfører N. C. Brandt genvalgte med Akklamation.

Møller takkede. Han følte sig yngre og yngre, efter at han ikke havde saa meget at spekulere paa, og han vilde af yderste Evne arbejde for Foreningen.

I Stedet for afdøde Kaptajn Rasmussen, »Standard«, valgtes Skibsfører Julius Larsen.

Til Revisor genvalgte Lindtner og nyvalgte Sejhager Holm Rasmussen.

Havarier og Forlis.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 14. ds. paa Rejsen fra Stettin til Hjemstedet og Bergen, ved Swinemünde været i Kollision med Færgen, der tog Skade. »Anglo Dane« fortsatte Rejsen uden Skade.

Anvers, norsk Dpsk., har den 16. ds. for Indgaaende til Esbjerg, været i Kollision med Brohovedet og faaet et Hul i Styrbords Bov. Brohovedet tog ligeledes Skade.

Sirius, Dpsk. af Bremen, har paa Rejsen fra Riga til Hamburg, været paa Grund ved Gjedser. Skibet kom flot med Assistance af Svitzers »Frederikshavn«, og er indbragt til Gjedser. Nogle Fade Olie er kastet over Bord.

Anna Mærsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 19. ds. strandet i Nærheden af Windau. Mandskabet reddet. Skibet var paa Rejse fra Windau til Rotterdam med en Ladning Korn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Mandag den 16. Januar afleveredes en af Flensborg Skibbygningselskab for Vereinigte Flensborg—

Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft nybygget Fragtdamper, Stabel Nr. 304, fra Værftet.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Største Længde 132 Fod, største Bredde 25 Fod 1 Tomme, Dybde til Hoveddækket 10 Fod 3 Tommer, Dybde til Stormdækket 17 Fod. Damperen er specielt bygget til Kvægtransport og kan føre Kvæg baade i Rummet og paa Mellemdækket.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Brunsbüttel 19./1. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 18./1. til Piræus. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 16./1. (il Dartmouth. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 15./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 17./1. — Antwerpen, Stef- tens, oplagt. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 15./1. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 18./1. hertil. — Aurora, Fi- scher, afg. herfra 17./1. til Königsberg. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 18./1. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Cardiff 12./1. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 14./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 16./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 16./1. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 17./1. for Genua. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 16./1. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Frederik, Sørensen, ank. London 15./1. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 17./1. for Libau. — Hellig Olav, Holst, dokker. — Hengest, Munk, ank. Riga 17./1. — Hjelm, Kylesbeck, ank. Danzig 18./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 17./1. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 15./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 12./1. — Keutueky, Andresen, ank. hertil 18./1. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 17./1. for Bordeaux. — Kursk, Gomme- sen, afg. herfra 17./1. til Riga. — Leopold II, Christensen, afg. herfra 18./1. til Libau. — Louise, Larsen, ank. Livorno 17./1. — Louisiana, Ørsted, pass. Hanstholm 5./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 10./1. — Morsø, Nellemann, afg. Stockholm 17./1. til Oporto. — Moskoy, Jon Jonsen, ank. hertil 17./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 8./1. til Dunkerque. — Nordjylland, Petersborg, ank. hertil 18./1. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Riga 13./1. — Omsk, Harder, ank. Hull 18./1. — Oscar II, Hempel, dokker. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 4./1. til Boston. — Perm, Gotthardt, ank. London 17./1. — Pregel, Iversen, afg. Rochelle 17./1. til Havre. — Saga, Wiberg, afg. Riga 18./1. til Antwerpen. — Texas, Clauson Kaas, ank. New York 13./1. — Thyra, Tramp, ank. Trond- hjem 18./1. — Tiber, Bech, ank. Reval 15./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 17./1. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 10./1. — Viking, Meyer, ank. Stettin 19./1. — Hans Gude, ank. Stettin 18./1. — Karin, afg. Swansea 17./1. til Fre- derikshavn. — Vadsø, afg. herfra 16./1. til Manchester.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juul-Hansen, ank. Lon- don 16./1. til Kiel. — Samuel, de Fine Licht, pass. Gibraltar 12./1. — Pangan, Gabe, afg. Penang 13./1. til Port Said. — Cham- pion, Hansen-Raum, afg. Galle 12./1. til Socsoe. — Bandon, Thom- sen, pass. Gibraltar 17./1. — Siam, Knudsen, ank. Vladivostok 15./1. — Indien, Jensen, afg. Shanghai 18./1. til Yokohama. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 13./1. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. Göteborg 15./1.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Pa- ramaribo 15./1. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, pass. Lizard 2./1. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./1. til St. Thomas.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Königsberg 11./1. — Hamlet, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 16./1. — Helge, Pii, afg. London 16./1. — Rolf, Reese, ank. Cardiff 16./1. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Cardiff 16./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 13./1. til Lübeck. — London, Bom, afg. Riga 10./1. til Antwerpen. — Paris, Tho- lander, afg. Aarhus 16./1. til Boness. — Brüssel, Kaas, afg. Libau 14./1. til Antwerpen. (Fortsættes Side 47.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

124. **Afmærkning forandret. Rufiji Munding.** Tysk Ø.-Afrika. Den sort og rød lodret stribede, spidse Andvningstønde med et Kors og et S som Topbetegnelse ved Simba Uraug, Mundingen af Rufiji Floden, er ombyttet med en sort og rød stribet Baaketønde, mærket »Simba Uraug«, med Ballon som Topbetegnelse.

Paa Barren ved Bagbordsside af Indløbet til Simba Urauga Munding er udlagt en sort Spids-tønde, mærket »Simba Urauga I«, med et Et-Tal som Topbetegnelse. 7° 44' S. Br. 39° 23' Ø. Lgd.

De smaa, almindelige Tønder og Prikkerne ved Kiomboni, Kiassi og Ngedu Munding af Floden Rufiji er inddraget og Forstuset ved Jaja Munding findes ikke mere.

125. **Tønde udlagt. Oyster Reef. Arakan River. Bay of Bengalen.** Ved S.-Enden af Oyster Reef er i 13 m Vand udlagt en Stumpstønde med Stage og Bur. Tønden ligger ude fra 1ste November til 1ste Maj. 20° 04' N. Br. 92° 39' Ø. Lgd.

126. **Nyt Signal for Lodbrig. Rangoon River. Bay of Bengalen.** Lodstriggen ved Rangoon River Munding fører om Dagen en sort Ballon under Nokken af Fokkerøret, naar den er under Gang. Man skal da nærme sig den med Forsigtighed og ikke holde for tæt agten om den. 16° 19' N. Br. 96° 20' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

127. **Belysning forandret. Westervaarwater van Soerabaja. Java N.-Kyst.** Belysningen paa Tærskelen ved Westervaarwater van Soerabaja er nu saaledes:

En hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, paa 6° 53' 07" S. Br. 112° 44' 17" Ø. Lgd. En hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa 6° 53' 36" S. Br. 112° 44' 07" Ø. Lgd. En hvid Lystønde, der viser grønt, fast Lys, paa 6° 54' 08" S. Br. 112° 43' 54" Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa 6° 53' 39" S. Br. 112° 44' 09" Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, paa 6° 54' 10" S. Br. 112° 44' 00" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller; ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.
 R 1607 England, East Coast. — North Foreland to the Nore. November 1910.
 R 1610 England, East Coast. — North Foreland to Orfordness. November 1910.
 R 1440 Midderrønnen. — Adriatic. December 1910.
 R 1912 Africa, North Coast. — Tangier Bay. December 1910.
 R 3016 Newfoundland. — Cow head to Rich point. December 1910.
 R 1862 Africa, West Coast. — Lekki to River Dodo. December 1910.
 R 2160 China Sea. — Carimata strait. December 1910.

Holland:
 N 237 Aero-cilanden. Zuidblad. 1: 150 000. December 1910. Pris f. 1,25.
 † Plan 4 van Ned. krt. No. 164 en plan b van Schetskrt. No. 60.
 Tyskland:
 R 333 Nordsee, Holländische Küste: Maas-Mündingen. 1: 75 000. Pris 3,30 M.
 R 53 Nordsee: Die Hoofden, 2 Blätter. 1: 300 000. Pris N.-Bl. 2,30 M. S.-Bl. 2,60 M.
 R 333 Nordsee, Holländische Küste: Maas-Mündingen. 1: 75 000. Pris 3,30 M.
 R 318 Rotes Meer: Djubal-Strasse. 1: 150 000. Pris 2,80 M.
 R 158 Gelbes Meer: Kiautschou-Bucht. 1: 50 000. Pris 3,50 M.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fertegnelse over: **Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilde.** 1911. Slutted den 1ste Januar 1911. Pris: 0,50 Kr.

Samtidig er »Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer, 1909« annulleret og Opmærksomheden henledes paa, at Henvisningerne under A kun refererer til den ny Fyr-Portegnelse.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

90. **Uddybning. Esbjerg. Jyllands V.-Kyst. Nordisen.** Dybden i Esbjerg Forhavn er nu 5,5 m ved Springtidens Lavvande og 7 m ved dagligt Højvande. Esbjerg S-lige Havnevole: 55° 27' (33') N. Br. 8° 26' (27') Ø. Lgd. (Kort Nr. 150 og 230. Danske Lods, Side 97 og 98. Havne-Lods, Side 28 og 29.)

91. **Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordisen.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 3,5 m, i Langholm-Løb 2,5 m, i Svanholm-Løb 2,5 m, i Kobbeg-Løb 3,0 m, i Gaasholm-Løb 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 3,1 m Dybde mellem Nordisen og Limfjorden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2296. Kjøbenhavn 1910.)

92. **Lys- og Klokketønde forandret. »Lille-Grund N.«, Fyens-Hoved N., Kattegat.** Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.« viser nu hvidt Lys med Formærkelser. Synsvidde og Lysevne: 6 Sm. I øvrigt uforandret. 55° 39' (40') N. Br. 10° 37' (52') Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 160, 162, 211, 220 og 227. Danske Lods, Side 217. Fyr-Fort. Nr. 161.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2752. Kjøbenhavn 1910.)

93. **Vrag. Lille-Grund, Fyens-Hoved N., Kattegat.** Vraget af Sløbedampneren »Agnus« ligger i c. 2 m Vand paa N.-Enden af Lille-Grund, ½ Sm S. 17° V. fra Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.«. Vragets Plads: 55° 39' (12') N. Br. 10° 37' (36') Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Inddragning af Fyrskibet »Svenska Björn« forandret. Sverrig. Saairent Is- og Vejrforholdene tillader det, forbliver Fyrskibet »Svenska Björn« i Vinter paa Station indtil den 31ste Januar om Morgenen. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2865. Kjøbenhavn 1910.)

95. **Inddragning af Fyrskibene »Grundkallen« og »Västra Banken« forandret. Bottniske Bugt.** Saairent Is- og Vejrforholdene tillader det, forbliver Fyrskibene »Grundkallen«, 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd. og »Västra Banken«, 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd., i Vinter paa Station indtil den 31ste Januar om Morgenen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2866 og 2867. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordisen, Nordhavet og Hvide Hav.

96. **Fyr oprettet. Litzki Point. Rusland.** Paa en Ryg paa Litzki Point, c. 2½ Kbl S. 47° V. fra Baaken, er tændt et ubevogtet Fyr med Formærkelser, der viser grønt Lys fra N. 45° V. til N. 2° Ø., rødt Lys fra N. 2° Ø. til N. 87° Ø., hvidt Lys fra N. 87° Ø. til S. 77° Ø., grønt Lys fra S. 77° Ø. til S. 36° V. Fiammens Højde: 35 m. Synsvidde: 16 Sm. 2 m høj, ottekantet, hvidt Taarn. 68° 38' N. Br. 37° 49' Ø. Lgd.

97. Fyr oprettet. **Banni Islet, Ruinda Bay.** Paa N.-Siden af den lille Øe, Banni Islet, der ligger e. 3 Kbl S. 31° Ø. fra S.-Enden af Mogrihi Island, er tænkt et ubevogtet Fyr med Formærkelser, der viser Grønt Lys fra N. 40° V. til N. 43° Ø., hvidt Lys fra N. 43° Ø. til N. 53° Ø., rødt Lys fra N. 53° Ø. til N. 40° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12 Sm. 2 m høj, ottekanet, hvidt Taarn. 68° 55' N. Br. 36° 51' Ø. Lgd.

98. Oplysning om Fyr. **Podpaklia Bay.** Fyret paa V.-Pynten til Podpaklia Bay staar 70 m fra Kysten. e. 3 Kbl S. 79° V. fra Punkt A. Det er ubevogtet og viser grønt Lys fra N. 27° V. til N. 32° Ø., hvidt Lys fra N. 32° Ø. til N. 39° Ø., rødt Lys fra N. 39° Ø. til N. 75° Ø., grønt Lys fra N. 75° Ø. til S. 69° V. Mellem N. 27° V. og N. 39° Ø. er der enkelte Steder af Land. Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 16 Sm. 2 m høj, ottekanet, hvidt Taarn. 69° 11' N. Br. 35° 51' Ø. Lgd.

99. Fyr tænkt. **Fyrs Bølgeland, Ekaterinskoi Approach.** Paa N.V.-Siden af Øen ud for Chizhov Point, e. 0,2 Kbl S. 23° Ø. fra Korseet paa Øen, er tænkt et ubevogtet, rødt Fyr med Formærkelser, der viser fra e. S. 12° Ø. gennem S. 2, V. og N. til N. 36° Ø. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm. 2 m høj, ottekanet, hvidt Taarn. 69° 13' N. Br. 33° 26' Ø. Lgd.

Palgunski Fyr paa Ghinoikago Point ligger 3,4 Kbl S. 84° V. fra Korseet paa Øen ud for Chizhov Point, e. 1,2 Kbl S. 23° Ø. fra dets Plads i de engelske Admiraltets Kort. Det er et ubevogtet Fyr, der viser rødt Lys fra N. 79° V. til N. 37° Ø., hvidt Lys fra N. 37° Ø. til N. 61° Ø., grønt Lys fra N. 61° Ø. til S. 26° Ø. 69° 13' N. Br. 33° 25' Ø. Lgd.

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

100. Vrag afmærket. **La Guncie, Frankrig.** En grøn Tønde med konisk Topberegning er udlagt 10 m NV. fra Vraget af Fiskebarket »Saint Charles«, der ligger e. 5½ Kbl N. 20° Ø. fra Pointe du Touquet. 50° 32' 32" N. Br. 1° 36' 00" Ø. Lgd.

101. Tønde ombyttet. »Quest des Approches de l'Éclaire.« **Havre.** I 1911 ombyttes »Quest des Approches de l'Éclaire« rød og sort stribebeholdning med en sort Lys-, Fløite- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Lys. Synsvide: 9 Sm. Den kan brænde til Forsøg. 49° 30' 18" N. Br. 0° 02' 31" Ø. Lgd.

102. Baake genopført. **Le Vincie, Riviere du Trieux.** Den sorte Baake med Cylinder paa Le Vincie er genopført. 48° 49' 52" N. Br. 3° 03' 41" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 697. Kjøbenhavn 1910.)

103. Fyr tænkes. **Perdrix, Riviere du Trieux.** I Begyndelsen af 1911 tænkes paa Perdrix røde Baake et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 15° V. gennem N., Ø. og S. til S. 40° V. Synsvide: 2,5 Sm. Fyret kan brænde til Forsøg. 48° 47' 47" N. Br. 3° 05' 48" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

104. Lystønde udlagt til Forsøg. **Cadix, Spanien.** En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er til Forsøg udlagt i Punta de Berg ved Cadix Haven, N. 7½° Ø. fra San Sebastian Fyr og S. 77° Ø. fra Rota Kirkehavn. Lysset vil muligvis til Forsøg blive forandret til rødt. 36° 36' 09" N. Br. 6° 18' 14" V. Lgd.

105. Fyr tænkt. **Diasspitze, Lüderitzbuch.** Tysk SV-Afrika. Det nye Fyr paa Diasspitze brænder nu permanent og det gamle Fyr er slukket. 26° 38' 18" S. Br. 15° 06' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2604 og 2882. Kjøbenhavn 1910.)

106. Klippe rapporteret. **Albatross Island No. 1, Prince of Wales Bay, Afrika.** Damperen »Ingerid« med 3,5 m Dybgænde har rørt en Klippe e. 1 Sm N. 3½° V. fra N.-Pynten af Albatross Island. Pladsen er uoplyst. Et Skær med mindre end 2 m Vand, mærket P. D. (Plads tvivlsom), er nu anlagt i de engelske Admiraltets Kort, e. 8 Kbl N. 23° Ø. fra N.-Pynten af Albatross Island, hvor der ligger en Grund med 7 m Vand. Albatross Island: 27° 06' S. Br. 15° 16' Ø. Lgd.

107. Klippe fundet. **South Lion's Paw NV, Table Bay, Cape of Good Hope.** En Klippe med mindre end 2 m Vand ligger 3 Kbl N. 81° V. fra South Lion's Paw og S. 47° V. fra Solomon Flagskang. South Lion's Paw: 33° 56' S. Br. 18° 22' Ø. Lgd.

108. Taagesignal forandret. **Powles Head, Trepassey Bay, Newfoundland S.-Kyst.** Taagesignalet ved Powles Head er forandret til Et-Stød hver 90 Sek., Stød 4 Sek., Pause 86 Sek. 46° 41' 20" N. Br. 53° 24' 00" V. Lgd.

109. Taagesignal forandret. **Green Island, Fortune Bay Approach, Newfoundland S.-Kyst.** Taagesignalet ved Green Island er forandret til Et-Stød hver 90 Sek., Stød 4 Sek., Pause 86 Sek. 46° 52' 30" N. Br. 56° 05' 00" V. Lgd.

110. Fyr forandret. **Crane Island, River St. Lawrence, Canada.** Ved Skibstarens Aabning i 1911 forandres Crane Island hvide Fyr med Formærkelser uden nærmere Bekendtgørelse til hvidt, fast Fyr. 47° 02' 47" N. Br. 70° 35' 50" V. Lgd.

111. Fyr forandret. **Brighton Beach, Charlottetown Harbour, Hillsborough Bay, Prince Edward Island S.-Kyst.** Ved Skibstarens Aabning i 1911 forandres Brighton Beach røde, faste Ledfyr uden nærmere Bekendtgørelse til hvide, faste Ledfyr. 46° 14' 05" N. Br. 63° 08' 20" V. Lgd.

112. Tønder ombyttet. **Island Shoal, Summerside Harbour, Beleque Harbour, Prince Edward Island S.-Kyst.** Ved Skibstarens Aabning i 1911 er de 3 Spiritønder paa N.-Kanten af Island Shoal ombyttet med 3 røde Spidstønder. Summerside Harbour: 46° 24' N. Br. 69° 46' V. Lgd.

113. Ledmærker opført. **Tønde udlagt.** **Neponset River, Boston Harbour, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Neponset River er udlagt en vandret stribe Spiritønde, Commercial Point, S. 87° V. fra Moon Head venstre Kant og N. 15¼° V. fra Squantum Point højre Kant. Neponset Bagpakke er opført S. 67° V. fra Squantum Point venstre Kant og N. 36¼° V. fra Farm Meadows højre Kant. Neponset Forpakke er opført 168 m N. N. 11¼° Ø. fra Bagpakken. Baakernes Højde er henholdsvis 8 og 5 m. Baakerne er hvide Pæle med hvid Diamant paa Toppen. Neponset River Munding: 42° 17' N. Br. 71° 02' V. Lgd.

114. Vrag afmærket. **Nantucket Sound, Massachusetts.** En rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i 7,2 m Vand e. 100 m NO. fra Vraget af Skonnerten »Belle Halliday«, der er sunket e. 1 Sm V. fra »Pollock Rip« Fyrskib Nr. 47, S. 56¼° Ø. fra Monomy Point Fyr og N. 31½° Ø. fra Nantucket (Great Point) Fyr. En rød og sort vandret stribe Spiritønde er udlagt ved Lystønden. »Pollock Rip« Fyrskib: 41° 32' 05" N. Br. 69° 54' 49" V. Lgd.

115. Fyr forandret. **Cornfield Point, Fyrskib, Connecticut, Long Island Sound.** »Cornfield Point« Fyrskib viser nu hvidt To-Lyn hver 6 Sek. Lyn 0,2 Sek. Mørke 0,2 Sek. Lyn 0,2 Sek. Mørke 4,2 Sek. 41° 12' 56" N. Br. 72° 22' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1719. Kjøbenhavn 1910.)

116. Baake nedlægges. **Mill Reef, Kill van Kull, New Jersey.** Mill Reef Baake, e. ½ Sm N. 56° Ø. fra Sektors Sunng Harbor, nedlægges snarst mulig uden nærmere Bekendtgørelse. Kill van Kull: 40° 39' N. Br. 74° 05' V. Lgd.

117. Tønde udlagt. **Brunswick Channel, Cape Fear River, North Carolina.** Ontrent paa Mitten af V.-Siden af Brunswick Channel er i 8,5 m Vand udlagt Brunswick Channel Middle Slumtønde Nr. 27. N. 2° Ø. fra Fourth Eastern Jetty Fyr Nr. 8 og N. 58¼° Ø. fra Lower Brunswick Channel Bagfyr, der ligger paa 34° 10' 19" N. Br. 77° 57' 55" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

118. Fyr atter i Orden. **Porto Seguro, Bahia, Brasilien.** Porto Seguro Fyr er atter i Orden. 16° 25' 00" S. Br. 39° 04' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1244. Kjøbenhavn 1908).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

119. Fyrskib atter udlagt. **Maloria, Livorno, Italien V.-Kyst.** Fyrskibet paa N.-Enden af Meloria Baake er atter udlagt og det midlertidige Fyrskib er indtaget. 43° 36' 05" N. Br. 10° 12' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2740. Kjøbenhavn 1910.)

120. Fyr permanent forandret. **Brindisi, Italien Ø.-Kyst.** Det grønne Fyr paa Molen S. for Forte a Mare er nu definitivt forandret til et grønt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 3,2 Sek., Mørke 1,2 Sek. Synsvide: 7 Sm. 40° 39' 09" N. Br. 17° 58' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2563. Kjøbenhavn 1910.)

121. Fyr forandret. **Caorle, Porto di Falconera, Italien Ø.-Kyst.** Den 20de Januar 1911 forandres Caorle hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 7,5 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2,5 Sek. 45° 36' 00" N. Br. 12° 53' 43" Ø. Lgd.

122. Fyr ødelagt. **Ereos, Golfe de Corinth, Grækenland.** Paa Grund af Jordskred er Ereos Fyr ødelagt. Det vil blive repareret. 38° 18' N. Br. 21° 29' Ø. Lgd.

123. Fyr midlertidig forandret. **Gythion, Cranes.** Paa Grund af Reparationer viser Gythion Fyr hvidt, fast Lys. Fra 31de Februar 1911 vil Fyret atter lyse normalt. 36° 44' 40" N. Br. 22° 34' 24" Ø. Lgd.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Libau 11./1. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 14./1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 17./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 16./1. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Newport 15./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 16./1. — Russ, Petersen, ank. Puerto Borghi 11./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pensacola 16./11. — Generalkonsul Paltesen, Christensen, ank. Cardiff 10./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 17./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Cardiff 6./1. — Nawa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Danzig 15./1. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 15./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 16./1. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 14./1. — Rødfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 18./1. for Libau.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Huelva 18./1. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Methil 13./1. — Urania, Clausen, afg. Leith 18./1.

Nordsøen. Krouprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 14./1. — Nordland, Møller, afg. Barcelona 17./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Wear 18./1. — England, Andersen, afg. Horsens 14./1. — Holland, Poulsen, afg. Boness 13./1. — Rusland, Bennetzen, ank. Kiel 16./1.

Europa. Europa, Hansen, afg. Libau 17./1. — Tyskland, Danstrup, ank. Barcelona 12./1. — Belgien, Nielsen, afg. Methil Dock 14./1. — Frankrig, Friis, ank. Savona 12./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Licata 16./1. — Martha, Christensen, ank. Bougie 16./1. — Elna, Rathje, ank. Methil 13./1. — Therese, Pedersen, ank. Mentona 13./1. — Simone, Terkildsen, ank. Bizerta 14./1. — Jeanne, Olsen, ank. Monaco 13./1. — Vera, Larsen, ank. San Filiu 13./1. — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 6./1. — Anine, Leth, ank. Howden Dock 17./1. — Kamma. Løffer, afg. Sfax 14./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 18./1. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 18./1. — Sjælland, Dam, ank. Karrebæksminde 18./1. — Agnete, Hansen, ank. Windau 16./1. — Hermia, Sønnichsen, afg. Rotterdam 18./1. — Alice, Jørgensen, ank. Sunderland 14./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Libau 18./1. — Ragnhild, Schultz, afg. Reval 19./1. — Valborg, Hansen, ank. Reval 18./1. — Gunhild, Hansen, ank. Blyth 18./1.

Frem. Austa, Bagger, afg. Oporto 18./1. — Freja, Nielsen, afg. Brügge 17./1. — Vera, Thing, ank. Karrebæksminde 15./1. **Thurø.** H. A. Hansen, Hansen, ank. Horsens 16./1.

Ærø. Emanuel, Svane, ank. Graugemouth 15./1. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 15./1.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Mærdor, Svarre, afg. Raguna 9./12. til Autwerpen.

Fans-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Cadiz 14./1.

Rønne. Sigurd, Kofoed, ank. Kolberg 10./1.

Svendborg. Ragnhild, Andersen, ank. Præstø 11./1. — Zampa, Wulff, ank. Kolberg 11./1. — Standard, Rasmussen, ank. Dunkerque 12./1. — Alma, Hansen, ank. Holbæk 12./1. — Fany, Hansen, ank. Faaborg 13./1. — Ariel, Ravnemose, ank. L'lanelly 13./1. — Meta, Møller, ank. Ipswich 13./1. — Severine, Jensen, ank. Trelleborg 14./1. — Fortuna, Jørgensen, ank. Fecamp 14./1. — Mine, Jørgensen, ank. Flensborg 12./1. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Göteborg 15./1. — Sofie, Mikkelsen, ank. Helsingborg 16./1. — Danmark, Huusfeldt, ank. Kjøge 15./1. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Conrseules 16./1. — Urda, Hansen, ank. Wemyss 16./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Hov 16./1. — I. Lotz, Hansen, ank. Limerick 16./1. — Erhard, Larsen, ank. Warberg 17./1. — Aktiv, Mouritzen, ank. Par 17./1. — Hans Emil, Carlsen, ank. Kiel 17./4. — Nanna, Madsen, ank. Drøbak 18./1. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Odense 18./1.

Ærø. Dana, Petersen, ank. Laguna de Terminos 15./1. — Alfa, Madsen, ank. Cadiz 14./1. — Mary, Andersen, ank. Abroath 16./1. — Immanuel, Bager, ank. Kjøbenhavn 17./1. — Laura, Jensen, ank. Helsingborg 17./1. — Alf, Rasmussen, ank. Tønsberg 17./1.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 20. Januar 1911. — Sø- og Haudelsrettsdom. — Om Transport af Kiseljern. — Kaptajn A. C. Dam. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Jan. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab . . .	99 ³ / ₄ 1/2	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Danmark	53—	52 ¹ / ₄	53
Norden		88 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
København		—	—
Carl		77 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Dannebrog		83 ¹ / ₄	84
Skjold	49 ¹ / ₂ — 1/4	49	49 ¹ / ₂
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896		83 ³ / ₄	83 ³ / ₄
Heimdal		91	92 ³ / ₄
Østasiatiske	146— 1/4	146	146 ¹ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		5	7
Gorm	74 ¹ / ₂	74	75
Torm	70— 69 ¹ / ₂	68 ¹ / ₂	69
Inga		—	—
Cimbria		44	50
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	4— 5	4 ¹ / ₂	5
Førene Bugser-Selskab	60	58 ¹ / ₂	63 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45 ³ / ₄	45 ¹ / ₂	45 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ³ / ₄	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89 ³ / ₄	90
4% — — — 2. Serie.		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
4% — — — 1. —		95 ³ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. —		83 ³ / ₄	89
4% — — — 7. —		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		93	95
4% Østift. Kreditf. 9. —		94	94 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 ¹ / ₄ — 1/2	143 ¹ / ₄	143 ¹ / ₂
Privatbank	107 — 1/4	107	107 ¹ / ₄
Landmandsbank	139 ³ / ₄ — 140	139 ³ / ₄	140
Handelsbank	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₄
Grundejersbank	22 — 1/2	22 ¹ / ₄	22 ¹ / ₂
Burm. & Wain	98 ¹ / ₂ — 3/4	98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	74 ¹ / ₄ — 74	74	74 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	256 — 1/2	256 ¹ / ₄	256 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	175 ¹ / ₄ — 1/2	175 ¹ / ₄	175 ¹ / ₂

Veckselkurser d. 18. Jan. 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.21	18.17
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Jan. 1911.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	94.10
3 ¹ / ₂ % — — — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	100.40
5% Rumænske Stats	102.30
4% — — — 1890	95.60

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

„Førene Dampsk.“ 256,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dansk-russisk“ 72,000, „Østasiatisk“ 84,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Strand

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky,

kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Lev erandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

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



Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere

Sextanter og Oktanter.

Barometre, * Thermometre.

Manometre, Indicatorer.

Tegnebestikker Parallellinealer

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

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

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

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

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 24. Januar 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —

Central 6890

Bydepot

6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

„Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæst-Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr

16. Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Leistungsfähige, holländische Kettenfabrik,

welche Ketten für Schiffszwecke und für Hebezeuge als Specialität fabriciert, sucht einen bei den beteiligten Kreisen gut eingeführten Vertreter oder Verbindung mit Gross-Abnehmern.

Offerten mit Referenzen unter No. „390“, befördert die Expedition dieses Blattes.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.

Største Lager af brugte Skibsinventarier.

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, nrk.: „Palle“
= 40 Kr. =

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhrer.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eftf.

Sølvtorvet 4. Telef. Bbro 1516 y.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør

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

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Dampskibsfører søges.

En ædruelig og paalidelig Navigator, helst en yngre, gift Mand, kan erholde Plads som Fører af en mindre Frætdampner i indenrigs Fart. Billet, mrkt.: „Navigator 391“, med Kopi af Anbefalinger, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Skibsfører.

Styrmand, 30 Aar, med Skibsfører-Borgerskab, søger i dette Foraar et mindre Dampskib at føre i indskrænket eller uden for indskrænket Fart — eventuelt kan nogen Kapital indskydes. Billet, mrkt.: „379, Dampskibsfører“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 15. Februar d. A.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaadeflotten Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej, V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 510.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

— amt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910.

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910.

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Skib til Salg.

Skonnert „Venus“ af Strynø, 65⁷/₁₀₀ Tons Netto, bygget i 1910, laster ca. 115 Tons Dødvægt, er paa Grund af Førens Dødsfald til Salg ved Henvendelse til Gaardejer R. Albertsen, Strynø pr. Rudkøbing, eller til Skibsbygmester A. Jensen, Øksenhjerg, Svendborg.

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er 3mst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Stdr. Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Fører H. St. Christensen, Søby, Ærø, eller M. R. Christensen, Ommel, hvor Skibet er beliggende.

Skib til Salg.

Skonnert „Cecilie“, af Ærøskøbing, 124 Netto Reg.-Tons, Klasse 5/6. 1. 1., laster 220 Tons dw., ca. 75 Std. Træ, er til Salg ved Henvendelse til L. K. Svinding, Ærøskøbing.

Skib til Salg.

Sk. „Hroar“ af Svaneke, maaler 47 Reg.-Tons, laster 105 dw. og 5 000 Kbf., 12 Aar gl., er meget billig til Salg paa Grund af anden Livsstilling ved Henvendelse til

Skibsmægler M. A. Kristensen, Hasle.

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



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Prihavnens Købh. Tell. 5260. Privat Tell. Øbr. 2238x.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditult Hjælpe middel til Tilvebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehaver: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling afholdes Søndagen den 12. Februar 1911, Kl. 7, i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ-plads 13, med følgende Dagsorden:

- Punkt 1—5. Se Lovenes Pr. 15.
- ” 6. Ændring i Lovene.
- ” 7. Behandling af Løsøreforsikringens Anliggender i Henhold til dens Love. Pr. 15 og 17.
- ” 8. Eventuelt.

Kjøbenhavn, den 24. Januar 1911.

Svendborg Sømåndshøjskole. Vi har modtaget Aarsberetning 1910 for Svendborg Sømåndshøjskole og Sømåndshjem, hvoraf fremgaar, at Skolen har været godt besøgt, trods sidste Aars milde Vinter. Antallet af Sømænd, som i Aarets Løb har søgt Logis i Hjemmet, har omtrent været som det foregaaende Aar, saa Skolen har faaet Brug for al den Plads, som den raa-der over. I pekuniær Henseende er Skolen kommet godt igennem Aaret, hvorfor den dog meget maa takke Regeringen, Amtsskoleraadet og gode Venner, som har ydet Bidrag. Elevantallet har i de fire Vintre, hvori Skolen har været drevet, været 184, deraf sidste Vinter 38. Sømåndshjemmet har været godt besøgt, ialt har 552 Sømænd boet paa Hjemmet, men da der har været særdeles godt med Hyrer, har deres Ophold sidste Aar gennemsnitlig været kortere end i Fjor. Prisen er 10 Kr. ugentlig, 40 Kr. om Maaned. Prisen i Skolen er ved Hjælp af Statens Tilskud i alle Klasser kun 30 Kr. maanedlig for Ophold og Undervisning. Der optages befarne Sømænd paa den almindelige Højskoleafdeling, dernæst haves en Klasse for Drengene, der ikke har sejlet før, og endelig en Klasse for Skibskokke. Disse sidste gennemgaar et tre Maaneders Kursus, saavel i Kogning som i nogle af Højskolens Fag. Drengene maa blive i Skolen mindst to Maaneder og undervises i Roning, Øvelser i Rigningen, Kogning m. m. og skaffes siden Hyre med vore bedste Skibe. Læseplanen omfatter Dansk, Regning, Engelsk, Sømåndsskab, Sløjd, Navigation, Maskinlære, Fysik, Geografi, Historie, Frie Foredrag, Signaltjeneste og Sundhedslære. Der læses 36 Timer om Ugen. Skolen har haft den Glæde at modtage en Skrivelse fra elleve Skibsførere, der gaar ud paa, at de unge Mænd, som de har haft i deres Tjeneste, og som har deltaget i Sømåndshøjskolens Kursus, utvivlsomt har haft Udbytte heraf, saavel i Retning af praktisk Sømåndsskab som i anden Oplysning og god Paavirkning.

I Sommertiden, naar Sømændene er i Fart, modtager Skolen Sommergæster for Kr. 2.25 à 2.75 pr. Dag. Den har sidste Sommer haft 230 Gæster. Skolens Regnskab balancerer med Kr. 12,502.17. Dens Formue anslaaes til c. 20,000 Kr., men den forrenter en Gæld paa c. 50,000 Kr., hvorfor den fremdeles behøver Støtte.

Skibstrafiken i de store Nordsøhavne har udviklet sig meget forskelligt i Aaret 1910, skriver »Hamb. Corr.«. Efter en Statistik, der er ført af den engelske Toldforvaltning, har Londons Havn i det svundne Aar haft en Tilvækst af 88 Skibe og c. 631,000 Tons, sammenlignet med Besejlingen i 1909. London staar med Hensyn til Skibenes Tal ugunstigst, men med Hensyn til Tonnagen som Nr. 2, blandt Nordsøhavnene. I begge Henseender indtager Rotterdam den første Plads. Denne Bys Skibstrafik er, i Følge en af engelske Blade benyttet kontinental Statistik, steget med 791 Skibe og c. 1,1 Million Tons sidste Aar, sammenlignet med 1909. Derefter følger Antwerpen med en Trafikstigning af 300 Skibe og c. 609,000 Tons, medens Hamburgs Trafikstigning, i Følge samme Statistik, kun skal have udgjort 343 Skibe, med c. 473,000 Tons.

Den engelske Presse betegner Londons Havns Tonnagestigning som meget tilfredsstillende og tilskriver den Virkningen af en ny Lov om Havneafgifterne. Imidlertid turde det nævnte Resultat paa Grund af den Kendsgerning, at Trafikudviklingen i London ogsaa i de tidligere Aar har staaet tilbage for Antwerpens og især for Rotterdams, snarere tilskrives en almindelig Tillagen af Skibsfarten. Paa den anden Side er det et Spørgsmaal om den uhyre Overlegenhed, som den hollandske Nordsøhavn udviser, ikke, som det før har været Tilfældet, maa tilskrives Forskel i Rummaalet for Tonnageberegningen. Hvis Statistikkens Tal er rigtige, kan der konstateres en stor Over-

legenhed med Hensyn til Skibstrafikens Vækst for Rotterdams Vedkommende, navnlig i Sammenligning med Hamburgs.

Rochefort. En Advarsel til Rederne. En Skibsfører skriver til »Norges Sjøfartstidende«: Deres ærede Blad indeholdt fornylig en Advarsel mod at gaa til Rochefort. Indsenderen heraf havde allerede den Gang sluttet en Fragt til dette Sted og nærværende sker for at udtale, at Deres Advarsel var fuldt betimelig — en værre Plads end Rochefort for Ekspedition kan næppe tænkes. Arbejdsfolkene gør hvad de vil og tager ikke imod Fornuft. En Last paa 800 Tons Hvede tog ti Dage at ekspedere; Fyrbelysning i Revieret fandtes ikke. Jeg vil derfor advare mod at slutte til denne Havn uden til ganske betydelig højere Fragt end til andre Steder. Rigtignok havde jeg en god Fragt, men det forslaar alligevel ikke, naar Ekspeditionen er saa elendig som her.

Søassurance. London, 20. Januar. »Daily Chronicle« meddeler: Som Følge af svære Tab, som Lloyds og Søassuranceselskaberne i de sidste Aar har lidt — for 1910 anslaaes Tabet til næsten 7 Millioner Pd. Sterling —, er man bleven enig om at forhøje Præmien for Trampdampere med 10 pCt. Dette er dog kun en Begyndelse, idet der vil blive indført en Forhøjelse for alle de Handelsflaader eller Skibe, med Hensyn til hvilke Selskaberne har arbejdet med et utilfredsstillende Resultat.

Hjemsendelse af Søfolks Sparepenge. Fra 1. Januar til 31. December 1910 er der gratis hjemsendt for danske Sømænd gennem Konsulaterne og Udenrigsministeriet et Beløb paa Kr. 77,852.

Fra 1. April 1909 til 31. Marts 1910 hjemsendtes gennem de forskellige Konsulater og Udenrigsministeriet ialt Kr. 55,613.

Uskadeliggjort Vrag. Vraget af den 2½ Sm. Syd for Hatter-Barn Lystønde sunkne Evert »Wilhelm« af Rendsborg er nu uskadeliggjort. Vanddybden over Vraget er 10 Meter. Vraglystønden er inddraget.

Vi har modtaget fransk Register til Marine-Ordbog og af Direktør, Kaptajn H. Wolfhagen, udarbejdet af Kontreadmiral Scheller. Jacob Lunds Boghandels Forlag.

Legat for Sømandsenker. »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker« har modtaget en betydelig Gave.

Direktør Carl Will har i Anledning af sit 25-Aars Direktørjubilæum oprettet et Legat paa 15,000 Kr., og Renterne heraf skal anvendes til Friboliger i ovennævnte Institution.

Sømandsforeningen disponerer over det.

Isforholdene ved Island. (Meddelelser fra Meteorologisk Institut.) Fra Isafjord telegraferes den 22. Januar: Isafjordsdyb og Dyrarfjord isfri. Oenundafjord ligeledes undtagen Inderhavnen.

Burmeister & Wain. Paa et den 20. ds. i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde fremlagdes Regnskabet for 1910, der udviste et Overskud af Kr. 1,410,463.82, efter at der paa sidste Rate for Centrifugeforretningen, 700,000

Kr., forlods var afskrevet Kr. 339,400 til Udgifter og Afskrivninger ved Afviklingen.

Bestyrelsen vedtog at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 6 pCt. i Udbytte, og at der til Reserve- og Fornylsesfonden henlægges ordinært Kr. 211,569.57 og ekstraordinært Kr. 494,060.11.

Et Dampskib sunket ved et tysk Værft. Dampskibet »Patagonia«, der maaler 3,616 Brutto Reg-Tons, er i Følge Meddelelse fra Hamburg sunket ved Blohm & Voss' bekendte store Værft.

Skibet var under Reparation af nogle beskadigede Plader i Boven, og under frisk Brise og Skvalp, frembragt af forbisejlende Skibe, trængte der Vand ind i Skibet, som fik Slagside. Da dette bemærkedes af det eneste Menneske, der da befandt sig om Bord, blev der hurtigt skaffet Hjælp til Veje med Pumpedampere og Brandvæsen, men »Patagonia« sank, idet Fortøjningerne sprængtes som Sytraad, heldigvis uden at kæntré. Man tog straks fat paa at bjerge Skibet. (Berl. Tid.)

Vogts Pendulpropeller. Til Finanslovens anden Behandling stiller Forsvarsministeren Forslag om en Bevilling paa 6,000 Kr. til Ingeniør H. C. Vogt i Anledning af den af ham opfundne Pendulpropeller.

Firmaet Radau & Co. i Kronstadt skriver den 18. ds. til os:

Havneforholdene ved Kronstadt. Vi skal herved meddele, at Belejringsstilstanden i Kronstadt, som har været i Kraft siden 1905, blev ophævet den 1. Januar i Aar (gl. Stil).

Byens Civilforvaltning har derved faaet sin tidligere Myndighed tilbage, hvilket igen aabner Muligheden for bedre Arbejdsforhold i Kronstadts Handelshavn til Sommeren. — Noget bestemt kan ikke udtales herom før Skibsfartens Genaabning, da det ikke alene vil afhænge af Myndighederne, hvorvidt ny Forordninger kan komme i Stand, men ogsaa af Arbejderne, som først indfinder sig ved Navigationens Genaabning.

Dødsfald. Søndag den 22. ds. afgik Kontreadmiral C. A. Bruun ved Døden her i Byen 77 Aar gammel. Den Afdøde, der hørte til en gammel Søofficersslægt, har indlagt sig stor Fortjeneste ved sin Virksomhed for Skoleskibet »Georg Stage«, som han førte i Aarene 1883, 1884 og 1891. Admiralen har til sin Død været Formand for Skoleskibets Bestyrelse, og nærede den varmeste Interesse for Elevernes Ve og Vel. Han var en energisk, dygtig og retskaffen Mand, hvem ansvarsfulde Stillinger har været betroet; saaledes var Admiralen i c. syv Aar Chef for Orlogsværftet og i flere Aar Medlem af Sø- og Handelsretten. I en Del Aar beklædte han, som Kaptajn, med stor Dygtighed Posten som Vagerinspektør.

Skibsreder I. C. Pofler i Marstal er den 20. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 82 Aar.

Skoleskibet Viking. Gehejmeetsraad Vett har skænket 1,000 Kr. til Fripladser i Skoleskibet »Viking«.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s

Afdeling for mindre Skibe.

Generalforsamlingen i Odense.

Aarsgeneralforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe aabnedes Lørdag den 21. ds. Kl. 10 Fm. paa Hotel »St. Knud« af Afdelingens Formand, Kaptajn Jensen, Hellerup, med nogle Mindeord om Kaptajn Christiansen, Odense, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden. (Forsamlingen rejste sig.)

Til Dirigent valgtes Skibshandler Lauritzen, Odense, der takkede og bød Velkommen til Odense.

Regnskabet

forelagdes ganske kort af Afdelingens Sekretær, Translatør Rasmussen, Svendborg. Det balancerede med Kr. 6,288.66. Formuen var ved Slutningen af 1910 Kr. 2,807.80.

Regnskabet gav kun Anledning til et Par Smaabemærkninger, hvorefter

Aarsberetningen

i korte Træk ligeledes omtaltes af Sekretæren.

Han fremhævede, at Måsnedøbrprojektets Skæbne var i høj Grad glædelig og et af de Eksempler, hvor Foreningen havde haft et godt Resultat af sit Arbejde.

Det sørgelige var, at Skibsfarten fuldstændig manglede sagkyndig Repræsentation paa Tinge — ikke ét af de to Tings Medlemmer kunde betragtes som Repræsentant for Skibsfarten. Forhandlingerne om dette Broprojekt havde tilfulde vist, at der i Rigsdagen savnedes Forstaaelse af Skibsfartens Forhold.

Ogsaa med Hensyn til Fakse Havn var der opnaaet et godt Resultat. Man havde i dette Spørgsmaal henvendt sig forskellige Steder, tilsidst i Ministeriet for Handel og Søfart.

Der hævdedes, at der ingen Grund var til at lade denne Sag falde.

Sekretæren oplyste, at han vilde tage ind og tale med Søfartsministeriet om Sagen.

Kapt. A. Rasmussen, Odense, der var forlist med »Elisabeth« ved Fakse, mente, at den stedlige Havnebestyrelse nærmest modarbejdede en god Ordning.

Man var i Forsamlingen ret enig om, at Østmolen ikke var nok. Havnen var ikke bedre end enhver bornholmsk Havn og kunde endnu ikke kaldes god.

Sekretæren omtalte derpaa, hvorledes man havde faaet gennemført Lastelinie-Spørgsmaalet.

Ved Vejle Fjord var der søgt om en Lysbøje, men Tidspunktet var uheldigt til at stille pekuniære Krav til Regeringen, da den ingen Penge havde. En Lysbøje var jo ikke billig og kom vist paa 11—12,000 Kr.

Indsejlingen til Svendborg var slet ikke oplyst fra Avernakø og ind efter. Men paa en Ansøgning havde Ministeriet svaret, at en Forandring ikke kunde ske før 1915, da dets Fyrplan var lagt indtil da.

Derimod var Lystønden ved Fyens Hoved bleven lavet om fra rød til hvid.

Fiskerne ved Nysted havde ansøgt om at faa en Lysbøje tre Maaneder aarligt i Fisketiden, men en saadan Ordning var jo ikke af særlig Vigtighed for Skibsfarten.

Videre omtalte Sekretæren, hvad der var udrettet i Spørgsmaalet om at udvide Grænsen for den indskrænkede Fart i Østersøen. Man fandt ikke, at Navigationsdirektørens Forslag betød nogen Gevinst.

Med Hensyn til Laan til Sejlskibe mindede Sekretæren om, at man i Rønne havde vedtaget at søge indført Laan til Skibsførere ligesom til Fiskere, og at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart var gaaet med til at anbefale Laan til ny Skibe, men ikke til Reparation af gamle.

Tal. bemærkede bl. a., at han overfor Departementschefen havde erklæret, at man syntes at have glemt de mindre Skibe, skønt de var ligestillet med Husmænd og Fiskere.

Kapt. G a d e b e r g, Vejle hævdede, at Indsejlingen til Vejle var vanskelig. Der var et Fyr, men det var daarligt. Æbelø Fyr kunde godt laves om til et Vinkelfyr.

Efter en Udtalelse af Kapt. C. M i n o r - R a s m u s s e n, Marstal, fremdrog

S e k r e t æ r e n paa Foranledning L o d s f o r h o l d e n e i K o r s ø r. Dette tvungne Lodseri var alene til for Færgefartens Skyld, og man havde forlængst søgt det afskaffet. Man kunde jo nu henvende sig til Ministeriet om dette Spørgsmaal.

G a d e b e r g troede, at de fleste alligevel vilde benytte Lods paa Grund af den stærke Strøm og Færgefarer.

Kapt. C h r i s t i a n s e n, Aalborg, mente, at Lodstvangen ved Korsør maatte væk eller Betalingen i alt Fald nedsættes.

Kapt. P. R a s m u s s e n, Odense, sluttede sig hertil.

C h r i s t e n s e n, Aarhus, ønskede ogsaa Taksten sat ned, og M i n o r - R a s m u s s e n mindede om, hvorledes Taksterne var blevet nedsat ved Randers.

Kapt. N i e l s e n, Svendborg, hævdede, at i de aller fleste Tilfælde vilde alle Smaaskibe søge Lods ved Korsør. Han ønskede derfor Takstnedsættelse.

S e k r e t æ r e n troede, at det næppe vilde være godt at faa Taksterne nedsat end at faa Lodstvangen helt ophævet.

F o r m a n d e n troede, at det næppe vilde være godt at blive helt fri for Lodser i Korsør, da Havnen paa Grund af Strømforhold og Færgefart var saa vanskelig at besejle, at forskellige Uheld næppe kunde undgaas uden Lods. Noget andet var en stor Nedsættelse af Lodspengene.

C h r i s t i a n s e n, Aalborg: De kan betragtes som Havnafgift og sættes til nogle faa Øre pr. Ton.

Kapt. I v e r s e n, Nyborg: Det er altsaa ikke Lodserne men Lodspengene, man vil til Livs, og man ønsker at lade Staten udjævne Forskellen.

Herom viste der sig ret stor Enighed under den fortsatte Forhandling, under hvilken Kapt. R a s m u s s e n, Marstal, iøvrigt fremhævede, at Forholdene ved Helsingør var ligesaa daarlige som ved Korsør.

(Sluttes.)

Fribordsregler.

Om ovenstaaende Spørgsmaal udtaler Flensborg Handelskammer sig, i Følge »Zeitschrift für Versicherungswesen«, i sin Aarsberetning for 1910 paa følgende Maade: Fra Regeringspræsidenten i Slesvig var der blevet oversendt Kamret Afskrift af en Beretning fra Rigsforsikringskontoret til Indenrigsministeren angaaende et Forslag om internationale Fribordsregler, om hvilket Præsidenten udbeder sig Handelskamrets Betænkning.

Beretningen havde følgende Ordlyd:

»De af Rigsforsikringskontoret antagne Fribordsregler, der skyldes »See-Berufsgenossenschaft«, og som var gældende for tyske Skibe, før Overenskomsten med den engelske Regering af 23—25 Oktober 1907 traadte i Kraft, var i det hele gunstigere for disse end de engelske Regler. Med Undtagelse af enkelte og kun sjældent byggede Skibstyper kunde de tyske Skibe lastes dybere. De britiske Skibsfartslove gjorde dog Anerkendelsen af den tyske Lastelinie i britiske Havne afhængig af, at de tyske Fribordsregler havde samme Virkning som de engelske. Ved de engelske Rederes gentagne og energisk forlangte Ændringer af deres egne Fribordsregler, kom disse ganske vist til at nærme sig de tyske, men der blev dog betydelige Afvigelser tilbage. Ved mundtlige Forhandlinger i Hamburg med Repræsentanter for den britiske Regering blev der

sluttelig naaet en Overenskomst, som vil være Ministeren bekendt. Derefter er tyske Skibe ikke mere blevet anholdt i britiske Havne paa Grund af Overlastning. Naar tyske Skibe nu og da ikke har været lastet ganske nøjagtig efter Mærket, og dette kom til de britiske Autoriteters Kundskab, blev der af dem gjort opmærksom derpaa paa en passende Maade.

Ved den voksende Konkurrence i Skibsfarten er tyske Redere efterhaanden bleven opmærksom paa de smaa Fordele, som de nyeste britiske Fribordsregler har overfor de tyske med Hensyn til enkelte Skibstyper. De stræber derfor efter at opnaa det gunstigere Fribord. En Imødekommenhed fra »See-Berufsgenossenschaft«s Bestyrelses Side er dog kun mulig, naar man kan nærme sig Undtagelsesbestemmelserne i § 15 i de tyske Fribordsregler for Dampere og § 12 i Reglerne for Sejlskibe, for det paa-gældende Skibs Vedkommende. Behandlingen af den Slags Andragender fra Redernes Side voldte »See-Berufsgenossenschaft«s staaende Fribordsudvalg meget Arbejde, og Afslag opvækker Andragernes Utilfredshed. Derfor har »See-Berufsgenossenschaft«s Bestyrelse en Ændring i de nu gældende Fribordsregler for Øje. Eksempelvis har de store Stormdæksskibes noget ugunstige Behandling efter de tyske Fribordsregler allerede ført til en Ændring i Fribordstabellerne, som er blevet vedtaget paa dette Aars Generalforsamling i »See-Berufsgenossenschaft«. Denne Ændring skal nu meddeles den britiske Regering. Da Grundlaget for begge Landes Fribordsregler ikke er det samme, kan en fuldkommen Overensstemmelse, trods alle Udligningsforsøg, ikke opnaas, og dette giver derfor stadig Anledning til Utilfredshed.

Disse Betragtninger, og Udstedelsen af særlige Fribordsregler i Frankrig, Spanien, Nederlandene, Danmark, Norge og Sverig, samtidig med at man ogsaa forbereder saadanne i Rusland, synes at gøre det ønskeligt at overveje Spørgsmaalet om internationale Fribordsregler, især da Besværighederne i Skibsfartsfrekvensen vil vokse ved de enkelte Landes forskelligartede Bestemmelser. »See-Berufsgenossenschaft« gør sig ivrigt til Talsmand for internationale Fribordsregler. Den første Betingelse for fremtidige Forhandlinger herom er dog Opfyldelsen af den Fordring, at de nu gældende Fribordsregler uden Undtagelse bliver ved Magt for alle de Skibe, som er i Drift nu for Tiden. De ny Regler, som man maatte enes om, skulde kun gælde for Skibe, som blev bygget efter Ikrafttrædelsen af de internationale Regler, eller naar Rederen udtrykkelig selv ønskede Fribordet fastsat efter disse Regler, for et ældre Skib. Fortrolige Meddelelser giver »See-Berufsgenossenschaft« Grund til at antage, at England vil stille sig imødekommende overfor disse for den hele Skibsfart saa betydningsfulde Skridt og gerne vil følge en Opfordring fra Tyskland om at foranledige Indkaldelsen af en Konference i London. »See-Berufsgenossenschaft«s Bestyrelse anser en snarlig Ordning af Spørgsmaalet for ønskelig og foreslaar ved de (i Slutningen af 1910) forestaaende Forhandlinger foreløbig kun at beskæftige sig med de europæiske Søfartsstater, da de oversøiske Lande, bortset fra de britiske Kolonier, ikke har Fribordsbestemmelser. Rigsforsikringskontoret deler dette Standpunkt og henstiller det videre fornødne til Indledning af Forhandlingerne til Ministeren.

Flensborg Handelskammer henviste i sin Svarskrivelse til, at de tyske Fribordsregler, efter Flensborgrederiernes Mening, var meget nøjagtigere og lettere at udregne end de forældede engelske. Efter de tyske Regler lader et Fribord sig udregne nøjagtigt, men efter de engelske lader dette sig kun gøre med flere Tommers Unøjagtighed. De engelske Regler indeholder Krogveje, hvad de tyske ikke gør. Det er derfor i høj Grad ønskeligt, at de tyske Fribordsregler bliver benyttet som Grundlag for de internationale Fribordsregler.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i de sidste fjorten Dage sluttet flere Ladninger, væsentligst Kornladninger fra Danmark og enkelte fra tyske Havne samt nogle faa Islaste fra Østnorge for derliggende Skibe; disse sidste er dog til lave Fragtrater, medens der fra danske og tyske Havne er betalt noget bedre for de fleste Lasters Vedkommende. Der udbydes endnu nogle Laste fra disse Lande, men af indskrænket Størrelse, medens det er yderst mat i de øvrige Lande med aabne Havne.

Fra østlige Østersø og Bottenhav udbydes saavel pr. f. o. w. som senere nogle flere Laste end i forrige Uge, men der sluttet kun meget faa Fragter, idet Differencen mellem Fordring og Tilbud er ret betydelig.

Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa særlig for de større Sejlere, som ofte maa akceptere lave Mellemlagsfragter for ikke at oplægge eller henligge uvirkosomme i Udlandet. Ekspeditionen for Kullaster er dog i de fleste Tilfælde ret tilfredsstillende.

Med Hensyn til de mindre Skibe er det med prompte Ladninger stadig lige flovt, og der sluttet kun rent ubetydeligt; det lykkedes et enkelt Skib atter at opnaa 6 M. fra Colberg for Rug. Pr. Foraars ser det derimod for Nordtysklands Vedkommende godt ud, og der er solgt ikke saa faa Rug- og Havreladninger pr. Marts, April og Maj. Danzig noterer og skal have sluttet for Rug 6 M., hvilken Rate vel ogsaa vil blive gennemført fra Königsberg; Stettin tegner ogsaa temmelig godt. Af Nedlaste er der endnu ikke mange i Markedet; der noteres bl. a. Sundhavn/Königsberg $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ M., Elbing $3\frac{3}{4}$ à 4 M. for Lervarer. Danmark har fra Provinserne nogle Byglaste til Kristiania 5 à $5\frac{1}{2}$ Kr. samt til Hamburg og ganske enkelte Hvedelaste til Sverige og nogle Provinshavne. Kjøbenhavn har vedblivende næsten intet, og der er just heller ingen Udsigt til snarlig Bedring; der sluttet bl. a. Majs og Kager til Koldby Kaas og Ballen 18 Øre, Brokker til Flensborg 3 M.

Generalforsamlinger.

Tøjassuranceforeningen „Neptun“

i Marstal holdt den 14. ds. Generalforsamling.

Den fungerende Formand, Forretningsfører N. I. Ohlsen, aabnede Generalforsamlingen med at ønske Medlemmerne velkommen, derefter mindedes han Foreningens mangeaarige Kasserer, And. Rasmussen, der var afgaaet ved Døden.

Hr. Ohlsen oplæste dernæst Regnskabet. I Præmier og Indskud var der i Aarets Løb indkommet Kr. 7,990.50, i Afdrag paa Indskud Kr. 318.00 og i indvundne Renter Kr. 675.23. Ialt Kr. 8,983.73. I Erstatning var der udbetalt Kr. 3,507.50. Administrationsomkostningerne beløb sig til Kr. 207.80. Aarets Overskud var Kr. 4,402.06. Foreningen talte i 1910 ialt 508 Medlemmer, og den fulde Forsikringssum beløb sig til Kr. 206,300. Dividenden for Aaret bliver 2 pCt.

Der var indkommet 11 Ansøgninger om Posten som Kasserer, ved Afstemningen valgtes Skibsfører Jens Ohlsen („Peter“). Til Bestyrelse genvalgtes Navigationslærer H. J. Christensen og Forretningsfører N. I. Ohlsen og valgtes E. Clausen („Hansigne“).

De afgaaede Revisorer ønskede ikke Genvalg, som ny valgtes derfor Skibsreder R. S. Rasmussen og Toldbetjent H. I. Albertsen.

Derpaa sluttede Generalforsamlingen.

Fra Sø og Land.

En oprørsk Besætning. I „Daily Telegraph“ er der fremkommet en Beretning om alvorlige Optrin, som har fundet Sted om Bord i Damperen „Clan Maclean“ af Clan Linien, og som minder mere om et Drama end om det jævne Dagligliv om Bord i en Lastdamper. I Følge en telegrafisk Meddelelse fra New York gik Skibet over Atlanterhavet bemandedt med en oprørsk Besætning af Spaniere,

hvis Fører var en Mand, der gik under Øgenavnet „Pirate“. Da Damperen den 9. Oktober havde afmønstreret sin Besætning, der bestod af Lascarer, i Gibraltar, fik den dér de Spaniere om Bord, som blev saa besværlige. Under Rejsen fortalte „Pirate“, som ogsaa kunde tale engelsk, sine Landsmænd, at de nu var paa Vej til Amerika, hvor ingen behøvede at arbejde og raadede dem til at gøre saa lidt som muligt til Amerika var naaet, dér kunde de saa forlade Skibet og gaa til Minerne i Kalifornien, hvor der ventede dem store Herligheder. Hver Dag holdt Besætningen Raadslagning i Lukafet, sang om Skatte og Frihed, og gik hyppigt „Agter ud“ for at forlange større Rationer. Kaptajnen, samt begge Styrmandene kom Folkene i Møde med Revolvere i Haand og drev dem tilbage. Først prøvede de at tale Folkene tilrette, men da dette mislykkedes, tvang de dem bogstaveligt til at arbejde.

Skibet naaede Norfolk (Va.) den 30. Oktober. Det kom dog ikke til aabent Brud, førend „Clan Maclean“ var ud for Delaware Breakwater, hvor Skibet fik Ordre til at gaa til New York. Da man fik Indsejlingen til Delaware Floden i Sigte, brød Mytteriet ud, under Anførsel af „Pirate“. Folkene foretog et truende Anfald imod Officererne, men anden Styrmand slog Føreren til Dæks ved et kraftigt Næveslag. De andre Spaniere gik fremdeles paa, men Styrmanden slog dem ned som Kegler. Kaptajnen og første Styrmand stod rede til at assistere, men anden Styrmand var øjensynlig Bandens Mester.

En Dag senere forlangte Oprørerne igen at tale med Kaptajnen, men Officererne mødte dem med dragne Revolvere. Spanierne forlangte at blive afmønstreret fra Skibet, og da dette blev dem nægtet, gjorde de et Forsøg paa at bemægtige sig dette. Officererne drev dem dog tilbage ved Revolverskud og holdt dem under Dækket. Med stort Besvær lykkedes det nu Officererne at naa ind til New York med Skibet ved egen Hjælp, og at aflevere Spanierne til de derværende Autoriteter.

Skakspil ved traadløs Telegrafering. En Match mellem to transatlantiske Dampere. Da Dampskibet „Francesca“ fra Triest af Austro-Americana-Linien paa Rejse til Argentina befandt sig en Dags Rejse Syd for de kanariske Øer telegraferedes til Dampskibet „Eleonore Woermann“ af Woermann-Linien, der befandt sig paa Rejse til Kamerun, om Passagererne havde Lyst til et Parti Skak, og efter nogen traadløs Sanitale blev det bestemt, at den tyske Løjtnant v. Frankenberg, der befandt sig om Bord i sidstnævnte Skib, skulde spille med Grev Kolovrat om Bord i „Francesca“. Klokken var da $2\frac{1}{2}$ Em., og Skibene befandt sig 450 Kilometer fra hinanden.

Hvert Skaktræk blev nu, for at undgaa Fejltagelse, gentaget tre Gange. Efter fire Timers Spil blev der gjort et Ophold fra Kl. 6 $\frac{1}{2}$ til Kl. 8. Som almindelig under de paagældende tropiske Breddegrader, blev den traadløse Telegrafering noget vanskeligere efter Solnedgang, men Partiet gennemførtes dog korrekt til Kl. 11,25 Em., da man havde sejlet et Par Hundrede Kilometer under Spillet. Dette havde forøvrigt skaffet Telegrafisterne en Del at bestille, idet de maatte afsende og modtage 260 Denecher, af hvilke flere indeholdt Spørgsmaal, der maatte besvares. Desuden generede et Par spanske Orlogsmænd, der telegraferede til hinanden, de to Handelsdampers Telegrafering. (Berl. Tid.)

Havarier og Forlis.

A s k, Dpsk. af Randers, har, paa Rejsen fra England til Horsens med en Ladning Kul, været i Kollision i Nordsøen med en engelsk Trawler. Damperen blev læk i Forrunnet, maatte returnere til Methil.

A n n a M æ r s k, Dpsk. af Svendborg, der, som meddelt, er strandet Syd for Windau, staar paa blød Bund, og naar Vejrforholdene bliver bedre, vil der blive gjort Forsøg paa at bringe den flot.

H a m l e t, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin sidste Rejse hertil fra Burntisland med Kul haft meget haardt Vejr og faaet svær Skade paa Baadene og Broen. Skaden repareres nu.

T e x a s, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Robbin Reefs Klokkeboje været i Kollision med Skonnerten „George W. Tilsitt“, der sank. „Texas“ tog kun ringe Skade.

C a r o l i n e, Motorgalease af Fiskebækskil, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Trelleborg med Tjære grundstødt paa Ravnegrunden. Svitizers „Hertha“ assisterede Skibet af Grunden.

A n n e L o u i s e, Motorgalease af Nordby, er gaaet i Brand i Nærheden af Sild. Mandskabet er reddet.

A r g u s, Galease af Samsø, er, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Yderby Havn med en Ladning Majs, strandet i Storm og Tykning ved Raageleje. Besætningen er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører F. Petersen har købt Skonnert „Karl“, tilhørende Skibsfører R. H. P. Johansen, Ærskjøbing, for en Købesum af

Kr. 15,500, eksklusiv Aktieretten i Søassuranceforeningen *Æra*. »Karl» er bygget 1902 i Stubbekjøbing og maaler 47 Reg.-Tons.
»Æra Avis«.

Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri har faaet Bestilling paa en Passagerdamper til Sydfyenssk Dampskibsselskab.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schnbert, afg. herfra 21./1. til Königsberg. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 22./1. — Algarve, Borries, ank. Dunkerque 21./1. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arendal 21./1. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 21./1. til Riga. — Antwerpen, Steffens, oplagt. — Arkansas, Petersen, ank. Baltimore 21./1. — Arno, Gjerløff, ank. hertil 22./1. — Anora, Fischer, afg. Pillan 22./1. til Danzig. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 21./1. — Beira, Lunge, ank. Marseille 21./1. — C. F. Tietgen, afg. Kristianssand 14./1. til New York. Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 20./1. — Christian IX, Holm, afg. Pillan 21./1. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 17./1. til Genua. — Esbjerg, Strnave, afg. Liban 21./1. hertil. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 21./1. til Las Palmas. Frederig, Sørensen, afg. London 21./1. hertil. — Georgius I, Sørensen, ank. Libau 19./1. — Hellig Olav, Holst, dokker. — Hengest, Munck, afg. Riga 22./1. hertil. — Hjelm, Kylesbeck, afg. Danzig 21./1. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 17./1. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 22./1. hertil. — Kanan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 21./1. for London. — Kentncky, Andresen, ank. hertil 18./1. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 17./1. for Bordeaux. — Kursk, Gommensen, ank. Riga 20./1. — Leopold II, Christensen, afg. Liban 22./1. til Hull. — Louise, Larsen, afg. Livorno 20./1. til Catania. — Louisiana, Ørsted, pass. Hanstholm 5./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 22./1. til Cardiff. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel 20./1. for Oporto. — Moskø, Jon Jousen, pass. Brunsbüttel 20./1. for London. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 1./1. til Dunkerque. — Nordjylland, Petersborg, afg. herfra 21./1. til Riga. — I. B. Suhr, Jacobsen, afg. Riga 22./1. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Hull 18./1. — Oscar II, Hempel, dokker. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 4./1. til Boston. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 22./1. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. Havre 21./1. hertil. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 21./1. for Antwerpen. — Texas, Clanson Kaas, ank. New York 13./1. — Thyra, Tramp, afg. Trondhjem 20./1. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Reval 15./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 23./1. — United States, Gøttsche, ank. hertil 10./1. — Viking, Meyer, ank. hertil 22./1. — Hans Gude, ank. Stettin 18./1. — Karin, ank. Frederikshavn 22./1. — Vadsø, afg. herfra 16./1. til Manchester.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Riga 19./1. til Sarpsborg. — Nautik, N. Nielsen, ank. Helsingør 21./1. — Nexos, Basse, afg. San Juan 19./1. til Goole. — Ellen, Hansen, afg. Malaga 20./1. til Cartagena. — Fylla, Christensen, ank. Barcelona 19./1. — Hebe, Gregersen, ank. Libau 20./1. — Johannes, Thøgersen, afg. Burryport 20./1. til Malmö. — Karla, K. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 19./1. — Laura, Pedersen, ank. Limerick 19./1. — Marie, Jessen, afg. Bayonne 19./1. til Newport. — Nora, Larsen, afg. Helsingør 19./1. til Melilla. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 19./1. — Bodil, Skou, ank. Esbjerg 20./1. — Dagmar, Mathiasen, afg. Liverpool 18./1. til Svendborg. — Norma, Mikkelsen, afg. Granton 19./1. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, afg. Hørsens 20./1. til Libau.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Aarhus 20./1. — Amalienborg ank. Huelva 11./1. — Boscia pass. Algiers 6./1. — Brattingsborg ank. Aalborg 18./1. — Cimbria afg. Port Talbot 17./1. — Dønsborg ank. Swansea 16./1. — Elsborg afg. Kjøbenhavn 19./1. — Flynderborg afg. Windau 18./1. — Fredensborg ank. Rotterdam 19./1. — Frederiksborg afg. Savona 17./1. — Fyen afg. Valencia 12./1. — Granaria ank. New Orleans 13./1. — Guldborg, ank. Santander 10./1. — Hammershus afg. Hamburg 5./1. — Harrildsborg ank. Windau 19./1. — Høneborg afg. Santander 19./1. — Hundborg ank. Memel 20./1. — Jelling ank. Sunderland 16./1. — Jømsborg ank. Windau 15./1. — Jungshoved afg. New York 19./1. — Jægersborg ank. Cardiff 18./1. — Kalundborg ank. Riga 6./1. — Klampenborg afg. Cardiff 20./1. — Kronborg afg. Huelva 14./1. — Lejre afg. Charleston 19./1. — Lilleborg afg. Kjøbenhavn 19./1. — Marselisborg ank. West Hartlepool 14./1. — Kalø ank. Cardiff 16./1. — Nivingston ank. Odense 17./1. — Næsborg ank. Methil 17./1. — Randelsborg ank. Odense 20./1. — Rosenborg ank. Liban 20./1. — Secalia ank. Aleksandria 19./1. — Silkeborg, ank. Huelva 18./1. — Skanderborg, ank. Neufahrwasser 19./1. — Skakkeborg ank. Ghent 19./1. — Skjoldborg afg. Swansea 20./1. — Skødsborg ank. Garston 14./1. — Spigerborg ank. Marseilles 19./1. — Stegel-

borg ank. Huelva 7./1. — Stjerneborg ank. Barry 18./1. — Søborg afg. Triest 12./1. — Taarnborg afg. Ghent 18./1. — Tnborg afg. Port Talbot 19./1. — Ulfborg ank. Torre d'Annunziata 18./1. — Uranienborg ank. Liban 19./1. — Vordingborg ank. Liban 16./1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, ank. Kiel 19./1. — Samui, de Fine Licht, ank. Havre 19./1. — Pangan, Gabe, afg. Penang 13./1. til Port-Said. — Chmpon, Hansen Raun, ank. Penang 21./1. — Bandon, Thomsen, ank. Genna 21./1. — Cathay, Krnse, afg. Göteborg 21./1. til Antwerpen. — Siam, Knudsen, afg. Vladivostok 21./1. til Hongkong. — Indien, C. Jensen, ank. Yokohama 23./1. — Tranquebar, v. Denrs, afg. Antwerpen 13./1. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 15./1. til St. Thomeas. — St. Thomas, H. J. Hansen, afg. Portland 14./1. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. London 22./1. til Rotterdam.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Licata 16./1. — Martha, Christensen, ank. Bougie 16./1. — Elna, Rathje, afg. Methil 13./1. — Therese, Pedersen, afg. Mentona 21./1. — Simone, Therkildsen, ank. Sfax 21./1. — Jeanne, Olsen, ank. Karthage 22./1. — Vera, Larsen, afg. St. Filin 13./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bordeaux 20./1. — Anine, Leth, afg. Tynen 21./1. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 14./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 18./1. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 19./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Karrebæksminde 18./1. — Agnete, Sonnichsen, afg. Windan 20./1. — Hermia, Hansen, ank. Methil 20./1. — Alice, Jørgensen, ank. Tynen 21./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, pass. Kanalen 21./1. for Rotterdam. — Ragnhild, Schultz, pass. Kanalen 22./1. for Rotterdam. — Valborg, Hansen, ank. til Reval 18./1. — Estrid, Hansen, ank. til Brügge 20./1. — Gundhild, Hansen, ank. Blyth 18./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Huelva 18./1. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Methil 13./1. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 21./1.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Rouen 21./1. — Kronprins Frederik, Andreseu, afg. Horsens 22./1. — England, Andersen, afg. Blyth 20./1. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 20./1.

Europa. Europa, Hansen, pass. Hirtshals 20./1. for Rotterdam. — Frankrig, Friis, afg. Savona 20./1.

Frem. Austa, Bagger, afg. Oporto 18./1. — Freja, Nielsen, afg. Newcastle 20./1. — Vera, Thing, afg. Karrebæksminde 20./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, pass. Kjøbenhavn 21./1. for Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 20./1. til Danzig. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 20./1. for Ghent. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Aarhus 21./1. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Libau 20./1.

Det Dansk Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Burntisland 17./1. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 19./1. til Svendborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Newport 14./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 16./1. — Russ, Petersen, ank. Puerto Borghi 11./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Pensacola 16./1. — Generalkonsul Pallisen, Christesen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 17./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 18./1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 17./1. — London, Bom, ank. Antwerpen 17./1. — Paris, Tholander, ank. Boness 21./1. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 14./1. til Antwerpen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Libau 11./1. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 14./1.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Santander 18./1. til Oslebs Hansen. — Nelly, Clausen, ank. San Nickolas 7./12. — Fanny, Eriksen, ank. Civita Vecchio 15./1. — Lilly, Nielsen, ank. Reval 18./1. — Alexy, Lorentzen, ank. Memel 20./1. — Dagny, Sørensen, ank. Königsberg 20./1. — Mary, Bang, pass. K. W. Kanalen 20./1. for La Pallice.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Kolding 20./1.

Sejlskibe.

Æra. Freden, Christensen, er afg. Gibraltar til Malaga. — Hebe, Clausen, er afg. Gibraltar til Valencia.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Januar 1911. — »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Afdeling for mindre Skibe. — Fribordsregler. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co Nyhavn 49.
S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansencor“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

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

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Søjl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

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

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

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

JOHN WATT & Co., LTD.,
HULL & GRIMSBY.
Ship Brokers & Chartering Agents,
Bunkers supplied at all Humber Ports.
Telegraf- { „BALTIC HULL“.
Adr.: { „BALTIC GRIMSBY“.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar**
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. Januar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063
 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
 Amlante
 Enceforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hær, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæiter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

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

**Leistungsfähige, holländische
Kettenfabrik,**
 welche Ketten für Schiffszwecke und für Hebezeuge als Specialität fabriciert, sucht einen bei den beteiligten Kreisen gut eingeführten Vertreter oder Verbindung mit Gross-Abnehmern.
 Offerten mit Referenzen unter No. „390“, befördert di Expedition dieses Blattes.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	--	---

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.
 Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

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

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Piliat: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
 Telegram-Adresse: Private.
 Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
 Telegram-Adresse: Copensure
 Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6½-8½.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsprovianter
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

LUC. MULDER
Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfeht zich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner. Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Energisk,

ynge militærfri Mand, oplært
i Provins Skihsmægler- og
Dampskibsekspd.-Forretning;
senere første Mand i en af
Provinsens største Skihsmæg-
ler-, Ekspedition- og Spedi-
tions-Forretninger; Befragter
i københavnsk Mæglerfirma,
søger Stilling. Billet, mrkt.:
„Energi“, modtager „Dansk
Søfartstidende“s Ekspedition.

Skib til Salg.

Skonnert „Hener Friser“
af Middelfart, 39 Netto Reg-
Tons, er til Salg ved Hen-
vendelse til

Skipper **C. Petersen,**
Middelfart.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886;

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
18'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlensgade 19. Telf. Øbro 1030.



Aktiebolaget
Ystads
Dragarelag
Ystad, Sverige

Telegramadr: Dragarelaget. Tel. 156

udfører alle Slags Losnings-
og Lastningsarbejder til Plad-
sens billigste Priser 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi anbe-
faler os til d'Hrr. Rederes
Velvilje.

Skib til Salg.

Skonnert „Cecilie“, af Æres-
købing, 124 Netto Reg.-Tons,
Klasse 5/6. 1. l., laster 220
Tons dw., ca. 75 Std. Træ, er
til Salg ved Henvendelse til
L. K. Svinding, Æreskjøbing.

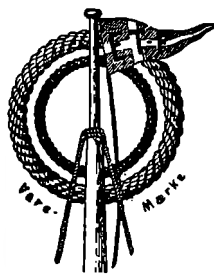
Til Salg

er en under Bygning værende
fladbundet Skonnert. Køl-
længde 75 Fod, Bredde 19
Fod, Dybgaaende 7 Fod 3
Tom. Vil opnaa 1ste Klasse
i Germ. Loyd, i mindre Kyst-
fart. Bæreevne ca. 130 Tons.
Nærmere Underretning med-
deler

Luc. Mulder,
Skibsværft,
Martenshoek.

Dampskibsfører søges.

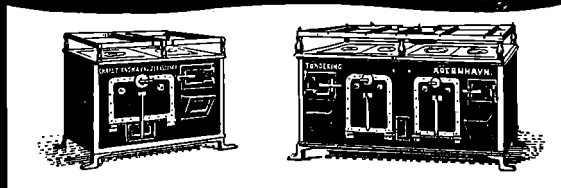
En ædruelig og paalidelig Navigator, helst en yngre, gift
Mand, kan erholde Plads som Fører af en mindre Fragt-
damper i indenrigs Fart. Billet, mrkt.: „Navigator 391“, med
Kopi af Anbefalinger, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-
Tovværk

til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Officielle Bekendtgørelser. "

Paa

Sø kort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Konge-
riget Danmark med Bilande. 1911. Sluttet den 1ste
Januar 1911. Pris: Kr. 0,50

Samtidig er Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer,
1909, annulleret.

Kjøbenhavn, den 27. Januar 1911.

Vi har modtaget Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1911, udgivet af Det kongelige Søkort-Arkiv, sluttet den 1. Januar 1911. Pris Kr. 0,50.

I Fortegnelsen er medtaget alle danske Fyr og Taagesignal-Stationer, nemlig:

I. Fyr, Fyrskibe og Lystønder samt Taagesignal-Stationer, Fløjtetønder og Klokketønder anbragt og vedligeholdt af Marineministeriet.

II. Fyr anbragt og vedligeholdt af Kommunerne eller særlige Havneautoriteter.

III. Fyr eller Lanterner, som det er tilladt Postdampskibe eller private Dampskibe at lade brænde til visse, nærmere bestemte Tider og saadanne mindre Fyr, som kun brænder, naar Fartøjer fra den paagældende Plads er paa Søen, samt Fare-Signal-Stationer for Fiskere paa Jyllands Vestkyst.

Fyrene inddeles i:

1. Faste Fyr, som viser stadigt og uforandret Lys, og
2. Skiftende Fyr, hvilke igen kan inddeles i følgende Karakterer:
 - a) Fast Fyr med Blus, som viser stadigt Lys varieret med Blus af større Lysstyrke end det stadige Lys, med en kort Formørkelse før og efter Blusset.
 - b) Blinkfyr, som viser Blink eller Grupper af Blink med mellemliggende Mørke, hvilket gentages med regelmæssige Mellenrum. De kaldes Blinkfyr med Et-Blink, To-Blink, Tre-Blink o. s. v. Lysperioden er altid kortere end den længste Mørkeperiode.
 - c) Lynfyr, Blinkfyr, hvis Lysperiode er $\frac{1}{2}$ Sekund eller derunder.
 - d) Fyr med Formørkelser, hvis stadige Lys med regelmæssige Mellenrum pludselig afbrydes af en eller flere Mørkeperioder, hvorefter de igen pludselig viser stadigt Lys. De kaldes Fyr med Formørkelser med En-Formørkelse, To-Formørkelser o. s. v. Lysperioden er længere end, undertiden lig, den længste Mørkeperiode.
 - e) Vekslede Fyr, som afvekslede viser hvidt og farvet Lys.

Fyrene er efter Apparatets Størrelse delt i seks Ordener, af hvilke 1ste Orden betegner den største. Ordenen er dog ikke et Maal for Lysstyrken.

Bogen indeholder bl. a. ogsaa en Omsælnings Tabel for Meter til dansk Maal og omvendt, og en Tabel over et Fyrs Synsvide i Sømil, svarende til forskellige Øjehøjder.

Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1911. Fra Justitsministeriet har vi modtaget den sædvanlige aarlige Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab i indeværende Aar. Det fremgaar bl. a. af denne, at enhver Befaren, der ikke inden sit 26de Lægdsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlods, altsaa enhver i Aaret 1884 eller tidligere født Befaren, har uden Ophold at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog. Enhver Helbefaren og enhver Halvbefaren, hvem der ikke er tillagt noget Togt, har, for saa vidt han er til Stede her i Landet i Tiden mellem den 1. og den 6. Februar, begge medregnet, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paamønstreret eller ikke, inden Udløbet af ovennævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog. Hvis Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsføreren, har Mandskabet at melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til inden den ovenfor nævnte Frist at besørge Bøgerne afgivet til Mønstringsbestyreren.

Udenrigsministeriet meddeler:

Ophævede Karantænebestemmelser. I Følge en fra den kgl. Konsul i Gibraltar modtaget Indberetning af 16. ds., er de for Skibe kommende fra Palermo ved Bekendtgørelse af 26. Oktober f. A. foreskrevne Forholdsregler bortfaldet.

Skoleskibet »Viking«. Frederiksstad, 24. Januar. (Ritz. Bur.) I Dag indkom det danske Skoleskib »Viking« hertil. Skibet havde i Idefjorden indtaget Last af Brosten til Buenos Aires, men maatte paa Vejen gaa ind til Frederiksstad for at reparere Donkeykedlerne. Skibet vil blive liggende her en Ugestid.

Den almindelige danske Skibsførerforening har fra Direktør Carl Will og Frue modtaget et Legat paa 5,000 Kr. til Fordel for Enker efter Skippere eller Styrmand fra hele Landet. Fortrinsret har Medlemmer af Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874. Renten af Kapitalen anvendes til Fribolig eller Huslejhjælp.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 25. Januar.

Tyske Farvande.

Pillau. Reviret: Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Swinemünde. Reviret: spredt Drivis og sammenpakket Sjø- og Kvadderis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Gefle. Svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder. Skutskär og Eggegrund: isfri.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s

Afdeling for mindre Skibe.

Generalforsamlingen i Odense.

(Sluttet.)

Bladsagen.

Sekretæren: Blandt de mindre Skibe er der en rørende Enighed om at ville blive af med *Dansk Søfartstidende* og at faa noget andet og bedre i Stedet for, og Taleren er enig i denne Opfattelse.

Som Afdeling af Hovedforeningen faar vi *Dansk Søfartstidende*. Vi betaler c. 1,600 Kr. aarligt derfor i Øjeblikket, men vil være fri herfor og vil have eget Blad, to Gange maanedligt. Vi har inden for de mindre Skibe trængt til et Blad, hvor vi mere uhindret kan agitere og virke samlende. Det har *Dansk Søfartstidende* ikke gjort og har efter min Mening ikke kunnet gøre. Selv om det var det mest engleagtige Blad i Verden, er det ikke det, vi trænger til.

Nu vil vi have Lov til at tilbageholde de 3 Kr. 50 Øre til Hovedforeningen; derved vil vi faa c. 1,600 Kr. og eget Blad hver 14. Dag og desuden have et Overskud paa 6—700 Kr. til f. Eks. Procesfonden.

Derimod vil vi betale det øvrige Kontingent til Hovedforeningen og blive staaende i den.

P. Rasmussen, Odense: Vi taber ikke ved at blive af med *Dansk Søfartstidende* og bevare det nuværende Forhold til Hovedforeningen. Men hvis dette Forhold ikke kan bevares, naar vi siger os løs fra *Dansk Søfartstidende*, skal vi ikke sige os løs fra Bladet.

Nielsen, Svendborg: Det var rart, om vi stod som en Organisation, sideordnet Hovedforeningen, saa vi kun

i store Spørgsmaal var en stor samlet Forening. De store og de smaa Skibe kan ikke altid have samme Interesser. En saadan Ordning maa kunne tilvejebringes, og i Tilfælde, hvor det haster, maa vi kunne behandle vore egne Sager og vil i mangfoldige Tilfælde have Gavn deraf.

Sekretæren ønskede intet Brud, men syntes, at de mindre Skibe heri Landet dannede en selvstændig Stand, der godt vilde kunne staa paa egne Ben.

Minor-Rasmussen: Tror Sekretæren, at *Dansk Søfartstidende* kan bestaa, naar de smaa Skibe siger Bladet op.

Sekretæren: Det véd jeg ikke, og det er mig ogsaa ganske ligegyldigt, om dette Kapitalistblad kan bestaa eller ej. Jeg staar her som Sekretær for Afdelingen for mindre Skibe, og om et bestemt Aktieselskab kan bestaa, berører ikke mig.

Minor-Rasmussen: Hvis de smaa Skibe op-siger *Dansk Søfartstidende* vil det ogsaa gaa ud over Hovedforeningen.

Kapt. Nielsen syntes at antyde, at Sagerne forhales inden for Hovedforeningen. Det kender jeg ikke noget til, og det er heller ikke sket i min Tid. Nielsens Bemærkning om svenske Skibes Kystfart angaar ikke mig.

Taleren kunde ikke forstaa, hvorledes det skulde gaa til, at der skulde være sideordnede Afdelinger. Standen er for lille til at taale Splittelse. Det kan ikke siges, at den mindre Afdeling har særlige Interesser fra Hovedforeningen, og jeg beder Dem nøje overveje den Beslutning, De maatte komme til her i Dag. I hvert Fald maa der være meget nøje Samarbejde mellem Afdelingerne. Ellers vil det jo se galt ud.

Christiansen, Aalborg, kunde ikke forstaa, at der var noget i Vejen for at undvære *Dansk Søfartstidende*; naar det er blevet hævdet, at Hovedforeningen kun har Tab af os, kan det jo ikke skade, at dette Tab ophører.

Sekretæren: Bestyrelsen vil ikke en Gang foreslaa at blive fri for *Dansk Søfartstidende* til 1. Juli, hvorved vi vilde spare c. 800 Kr.; vi er tilmed saa imødekommende, at vi vil vente til Hovedforeningens Generalforsamling.

Men hvad skal vi gøre, hvis Hovedforeningens Bestyrelse siger Nej til vor Anmodning. Hvis den fastholder en saadan Vægning, har vi jo ikke andet at gøre end at udmelde os, saafremt Sagen skal løses.

Det vedtoges enstemmigt, at man vil søge at blive af med *Dansk Søfartstidende*.

Nielsen, Svendborg: Splittelse paa denne Sag maa anses for umulig. Men siger Hovedbestyrelsen Nej, gaar vi i Svendborg ud af Hovedforeningen, det vil sige, vi betragter os som smidt ud.

Skibsreder Schmidt, Marstal: Hvis Hovedbestyrelsen siger Nej, melder vi os ogsaa ud.

Formanden tror, at et Medlemsblad vil virke ganske anderledes samlende end *Dansk Søfartstidende*. Hvis Hovedbestyrelsen siger Nej, maa vi melde os ud.

Minor-Rasmussen: Hovedforeningen har ikke Tab af den mindre Afdeling og har aldrig sagt, at den havde et saadant Tab.

Efter endnu et Par Repliker vedtoges det, at Afdelingen vil udmelde sig af Hovedforeningen, hvis dennes Bestyrelse afslaar Afdelingens Ønske i Bladspørgsmaalet. — Imod dette Forslag stemte Odensekredsen.

Klokken var nu bleven 12 $\frac{1}{4}$, og der holdtes efter Behandlingen af dette vigtige Punkt en Frokostpavse paa en Times Tid.

Eftermiddagsmødet begyndte med Spørgsmaalet om

Processfonden,

hvorom Sekretæren indledede.

Mange smaa Skibsførere ønsker at se, at der gøres

noget netop for dem. Det vilde ogsaa ske i langt højere Grad, hvis Medlemmerne altid henvendte sig til Foreningen. Der savnes imidlertid en Del Forstaaelse af, hvorledes hele dette Spørgsmaal er; hvorledes Forholdet burde være.

Afdelingen her har nu godt 450 Medlemmer, og man vil nu ved Oprettelse af en Procesfond søge at bøde paa det uheldige Forhold, at den enkelte Skibsfører har Følelsen af at staa ganske alene i Konfliktstilfælde. En Del Sager vil Fonden selvfølgelig komme til at afvise, og det vil jo nok sætte en Del ondt Blod, men det kan ikke være anderledes.

Bestyrelsen har tænkt sig, at Kontingentet til Fonden nærmest skulde være en Tonnageafgift, f. Eks. 12 Øre pr. Netto-Ton plus 25 pCt. af det i Tilfælde af Proces Vundne. Fonden skulde være den samme som Foreningen, kun med eget Regnskab. Der skulde saa nedsættes et forberedende Udvalg med juridisk Assistance til at tage sig af Sagen, og Fonden skulde omfatte Østersøen og Vesterhavet plus Island.

Under den følgende Forhandling bemærkede Gadeberg, at Procesfonden burde omfatte det hele — ogsaa Rusland osv.

Sekretæren oplyste, at i den tyske Forening var der to Sager pr. tre Medlemmer. Det var selvfølgelig Vanvid, og saaledes skulde der ikke gaas frem herhjemme.

Det vedtoges at søge oprettet en Procesfond.

Under den fortsatte Forhandling udtalte P. Rasmussen, Odense, at Forhandlingen om denne Sag viste, at man skulde betænke sig to Gange, før man gik til Oprettelsen af en saadan Fond. Men hvis den oprettedes, maatte alle være med i den.

Det vedtoges at fastsætte Kontingentet til den af Bestyrelsen foreslaaede Form og Størrelse, hvilket menes at ville indbringe c. 1,700 Kr.

Sagen gaar imidlertid nu til Afstemning blandt Medlemmerne Landet over.

Fyr og Sømærker m. m.

Christiansen, Aalborg, ankede meget stærkt over Broforholdene ved Aalborg. Efter hans Udtalelser udvistes der en utrolig Hensynsløshed overfor Skibene.

Sekretæren indrømmede, at der i Aarets Løb havde været megen Tale om denne Sag. Der var saaledes Tilfældet, hvor en Jagt paasejlede Broen. Afdelingen her havde skrevet til Assurancen derom, men ikke faaet Svar. Der havde ogsaa været talt om uforholdsmæssig høje Lossepenge ved Krik. Fra Ministeriet var tilkendegivet, at Sagen vilde kunne ventes tagen op.

Christiansen omtalte nærmere Sagen om Jagten, der var kollideret med Broen. Som Sagen nu havde udviklet sig, vilde den ialt komme til at koste 4—500 Kr., skønt det hele kunde være gjort i Stand for 10 Kr. (Munterhed). Han ironiserede over, at en saadan Bro kunde løbes i Stykker af en sølle Jagt.

Christensen, Aarhus, ankede over, at Broen skulde lukkes tyve Minutter forinden, der kom Tog over den. Der gik en Masse Tog over Broen. Endvidere klagede han over Belysningen paa Mariager Fjord.

Yderligere klagedes der bl. a. over Afmærkningsforholdene ved Møens Dyb og over Belysningen ved Fakse, hvorom Nielsen, Svendborg, erklærede, at »Skipperne maa rette sig efter Bagerens Butikslamper«.

Forskellige Mæglerforhold.

Herom indledede Christensen, Aarhus. Han mindede om, at da man fik Minimalfragterne, paalagdes det Mæglerne at holde sig Raterne efterrettelige. Han vidste ikke, om dette paany skulde indpræntes dem. Der

kunde maaske ogsaa være Tale om, at Foreningen antog én Mægler eller Befragter.

Sekretæren: Den Tap, hvorom det hele drejer sig, er naturligvis det økonomiske — Ønsket om bedre Betaling.

Men man ikke gennem en Appel til alle danske Skibsførere kunde faa det gjort til en almindelig Opfattelse, at det er skammeligt at gaa bag Ryggen af Kolleger?

Men saa er der de udenlandske Skibsførere tilbage. Der er Hollænderne (Og Svenskerne! Svenskerne!). Kunde vi faa Tyskerne med, og i Sverig er der vist et Par Foreninger. Det er vist den eneste Udvej.

Gadeberg ankede stærkt over den Opræden, der var præsteret af Mæglerne Otto Wiggers og Mentz i Rostock. De burde boykottes.

Sekretæren: Mentz har der været saa megen Tale om, og det har ogsaa været fremdraget i *Dansk Søfartstidende*.

Under den fortsatte Forhandling fremhævedes det, at det vilde være meget virkningsfuldt, om forskellige Skibsførere, der havde været udsat for saadan Behandling, sørgede for, at den blev offentligt paatalt.

Man drøftede endvidere kort Spørgsmaalet om at faa det forhøjede Klareringsgebyr i Kjøbenhavn, sat ned.

Certepartiklausuler.

Christiansen, Aalborg, der indledede om dette Punkt, erklærede, at Cementcertepartierne nu næsten var saa daarlige, som de overhovedet kunde blive. Det vedkommer dog ikke Cementfabrikerne, om vi har ny Kort og Lanterner.

Vi hør i Tide sætte os imod for vidtgaaende Fordringer og ikke underskrive andre Klausuler, end Søloven byder.

Kaptajn Petersen, Kolding: Vi maa have det ordnet saaledes, at hver Mand underskriver, at han ikke vil indgaa paa disse Certepartier.

Sekretæren sluttede sig til Petersen. Lad os agitere og udsende Stemmesedler.

Paa Foranledning af Gadeberg oplyste Sekretæren under den fortsatte Forhandling, at det var temmelig let at komme i Forbindelse med Tyskerne, der havde egen Forening og et Blad, der gerne fremhævede Danskerne som Mønstre. Men i Sverig var der kun et Par Lokalorganisationer — ingen Landsforening.

Christensen, Aarhus, holdt ikke af at give op. Han mindede om, at man i sin Tid havde faaet Væglgarantien afskaffet ved Sammenhold mellem Danskerne og Tyskerne.

Nu drejede det sig jo kun om Cementfabrikerne, men hvorfor skulde de favoriseres. Ingen Ladning var vanskeligere at sejle med end Cement.

Christiansen: Vi maa have Mæglerne med, for at det kan nytte.

Sekretæren kunde endda forstaa, at man havde Losseklausulerne, men Adresseklausulerne, fandt han, var en Haan mod Skibsførerne.

Sagen gaar nu til Afstemning blandt Medlemmerne.

Om Bjergningsforholdene

indledede **Sekretæren**, idet han mindede om, at der for en Tid siden fremsattes Forslag fra Justitsministeriet til Lovforslag om, at der altid skulde være tilstrækkelig Bjergningmandskab paa Kysterne.

Efter Udtalelser af flere Talere henstillede Indlederen, at man — da der var saa stor Meningsforskel i denne Sag — ikke her tog Bestemmelse om Sagen. De Assurancer, der var mod Svitzers Monopol, kunde saa selv skrive ind til Justitsministeriet derom.

Gadebjerg anførte Eksempler paa kulant Opræden af Svitzer.

Minor Rasmussen: Intet forbyder Kystboerne selv at tage Affære ved Bjergning!

Iversen, Nyborg, var af samme Mening.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling

Som Delegeret ved Hovedforeningens Generalforsamling valgtes P. Rasmussen, Odense, med Kaptajn Christensen, Odense (»Thea«), som Suppleant.

Lovændring.

Man vedtog en redaktionel Lovændring om, at Bestyrelsen indvarsler til Generalforsamling i *Dansk Søfartstidende* eller Medlemsbladet.

Sølovens Revision.

Dette Punkt paa Dagsordenen gav kun Anledning til et Par Smaabemærkninger.

Kaptajn Albertsen, Marstal, foreslog, at det henstilledes til Kommissionen angaaende Sølovens Revision, at Liggedagspengene forhøjedes fra 30 til 50 Øre pr. Ton.

Næste Aars Generalforsamling.

Som Mødested for næste Aars Generalforsamling foresloges Nykjøbing F., Svendborg, Aarhus og Odense.

Kaptajn Mortensen, Bogense, anbefalede, at Aarsgeneralforsamlingen saa vidt muligt holdtes midt i Landet, for at den kunde faa størst Tilslutning. Den burde derfor i Reglen holdes i Odense. Man valgte imidlertid Nykjøbing F.

Dansk Konsul i Pommern.

Mægler Dentzer, Stettin, havde ønsket Foreningens anbefaling som dansk Konsul i Pommern.

Han anbefalede bl. a. af Christiansen, Aalborg, varmt til denne Post.

Afslutning.

Generalforsamlingen sluttede derpaa ved Firetiden med, at Formanden endnu en Gang mindedes afdøde Kaptajn Christiansen, Odense, og med Oplæsning af en telegrafisk Hilsen fra Svendborg.

Efterat Dirigenten havde takket for den udmærkede Ro under Mødet, skiltes man under Leveraab for Organisationen, Formanden, Dirigenten og Sekretæren.

Kl. 6 skulde der paa Hotellet være Fællesspisning som Afslutning paa Dagen.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Februar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vindforhold adskiller sig ikke væsentlig fra Forholdene i Januar Maaned.

Kystvindene. Den evropæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket tyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Søbrise ret udpræget. SV. Monsunens Omraade naar imod Vest næppe længere end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko og indtil Kamerun kan man i

Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udstrakt Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet forårsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

Den amerikanske Side. Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa De forenede Staters Atlanterhavs-kyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer »Northers« nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemamerikas og Venezuelas Atlanterhavs-kyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder tillægger ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanet, men aflægger igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br., 40°—45° V. Lgd. Det er værd at lægge Mærke til den Forskel, der er i Stormhyppigheden mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10—20 pCt.) og Golfstrømmen selv samt Farvandene Syd for denne, hvor Procenttallet varierer mellem 23 og 29 pCt.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest laagefattige Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Vandtemperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren og ikke saa meget forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne, men dog særlig fordi kolde NV. Vinde optræder hyppigere end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt. noget, saaledes navnlig over Grundene paa den amerikanske Side.

Is. Drivisen er i Februar som oftest under en temmelig rask Fremrykning imod S. og SØ., dog ligger Drivisens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Sm. Nord for Damperruterne til New York, medens Marts Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det, at der ikke indtil den 19. Januar er indløbet Melding om Is fra de transatlantiske Damperruter.

Fragtmarkedet.

Bortset fra La Plata Markedet, som for Øjeblikket ligger temmelig mat, viser alle de øvrige ledende Markeder et meget stabilt Udseende, naar Aarstiden tages i Betragtning, og der har siden vore forrige Meddelelser været gjort et betydeligt Antal Befragtninger fra Østen og Sortehavet, ligesom ogsaa Nordamerika tog nogenlunde godt fra. Raterne ligger gennemgaaende paa et lignende Niveau som for et Par Uger siden, og der er ikke

nogen Udsigt til, at en Nedgang er forestaaende. Kulfragterne er elendige til Østersøen, men til Middelhavet er Markedet fast, og til flere Pladser har Rederne kunnet tvinge Raterne yderligere lidt i Vejret, hvilket er gode Tegn paa, at Tonnagen er vel fordelt. Til La Plata er der nu 2/ à 2/6 mere pr. Ton at faa ud fra Cardiff end for et Par Uger siden, men dette er ogsaa nødvendigt, thi Returnarkedet er jo meget lunefuldt, men der siges at være meget Korn, som skal eksporteres, og muligvis kommer Raterne hjemefter snart opad igen. Ekspeditionerne paa Kulpladserne begynder nu igen at blive normale efter Overfyldningerne ved Aarets Begyndelse. Der fragtedes sidst som følger:

Østen. Bombay 18/6 à 19/ Dødvægt Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet pr. Februar, 18/3 pr. Marts/April. Kurrachee omkring 16/ Skala til udsøgt Havn. Birma sluttede livligt for Ris til c. 23/ Holland, 23/9 O. C. pr. Februar/Marts. Vladivostok til U. K. eller Kontinentet 29/ ned til 28/3, Option Dalny 1/ mindre. Fra Australien for Hvede hjem 26/3 à 26/9.

Sortehavet. Odessa/Rotterdam direkte 8/6, Antwerpen 8/9. Nikolajeff 10/ Dødvægt for Korn til Hamburg (6,800 Tons Baade), 9/4½ N. C. (3,800). Sulina 9/3 N. C. eller »any«, 9/9 Hamburg (3,000—4,000). Alt pr. prompt Lastning.

Middelhavet. Aleksandria sluttede for Bomuldsfrø til 8/3 Hull, 9/ Hamburg, 9/3 Bremen. For Erts blev der sluttet til 7/1½ Benisaf/Tyne Dock, 7/6 Almeria Harbour/Rotterdam, 8/ Middlesbro, 8/6 La Goulette/Rotterdam, 8/4½ Aguilas/Rotterdam, alt med »full terms«. Fosfat 7/ Sfax/Ghent, 18/6 Tunis/Yokohama. For Erts fra Bilbao betalles 4/ Cardiff, 4/1½ Jarrow, 4/3 Middlesbro, 4/4½ Rotterdam.

Nordamerika. Petroleum i Kasser fra New York eller Filadelfia 21 Cents Japan, Basis én Lossehavn, 21 Cents Shanghai, Option Hongkong 19½. Til to koreanske Havne 22 Cents. Paa Form »O« fra Savannah 27/6 til Liverpool, Manchester eller Bremen, fra Golfen til U. K. eller Kontinentet 32/6 én, 33/9 to Lossehavne. Tømmer fra Golfen 95/ to, 97/6 tre spanske Middelhavshavne, 77/6 Rotterdam, 118/9 La Plata, Buenos Aires eller Rosario. Netto Charter fra Golfen 12/ U. K. eller Kontinentet.

La Plata. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 10/6 à 10/9 O. C. Buenos Aires 9/ à 9/6, prompt, medens Quebracho fra Colastine pr. Marts sluttedes til 16/10½.

Østersøen. Kornlaster ret rigelige, og der sluttedes fra Libau eller Windau til 9 à 9½ d. Havrebasis London eller Rotterdam, 9¾ à 10 d. Antwerpen, 11¼ d. à 1/ Dunkerque, 1/1½ à 1/3 Rouen. Fra Riga betalles 9½ d. Rotterdam. For D/B. kan faas 22/6 til London, Frcs. 25/26 Antwerpen, 28/29 Rouen. Fra Reval noteres 1/0¼ Hvedebasis Rotterdam, Frcs. 17 Hør Ghent, 18 Dunkerque. Königsberg Mk. 5¼ Dødvægt til Rotterdam og Sukker Danzig London 4/9, Greenock 5/6.

Kulfragterne er meget fløve og knappe til Østersøen men faste i andre Retninger. Fra Tynen eller Blyth betalles 3/3 à 3/7½ Kjøbenhavn, 3/9 Aalborg (1,500), 3/7½ Königsberg (2,200), 4/ Rendsborg (1,400). 6/ Lissabon (1,200), 5/6 Algier (3,500), 7/6 Livorno (2,800 med 300 Tons daglig Losning), 7/ à 7/1½ Genua. Fra Forthet 4/4½ Horsens (800), 3/10½ Kjøbenhavn (1,300), 3/9 Kiel (2,200), 4/4½ Stockholm (1,800), 4/1½ Wismar (1,200). Fra Cardiff eller Newport 6/3 Malaga (1,500), 5/3 Lissabon (1,800), 7/ à 7/3 Genua (3,000—5,000), Frcs. 8 Marseille (3,500), 7/6 à 7/9 Venedig, 6/ Port Said (5,800), 7/ Las Palmas (1,600), 7/6 Dakar (2,300), 15/9 à 16/6 River Plate.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S.- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

128. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Nordøen. Fyret paa »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er slukket, det vil snarest blive tændt. 56° 42' (35'') N. Br. 8° 10' (45'') Ø. Lgd.

129. Tilføjelse til Bestemmelser for Gennemsejling. Hadsund Jernbanebro. Mariager-Fjord. Ministeriet for offentlige Arbejder har udstedt følgende Tillægsbestemmelse for Gennemsejlingen af Hadsund Jernbanebro over Mariager Fjord: »Ved Passage gennem Broen skal Skibene benytte det til højre for dem liggende Løb, naar ikke anden Bestemmelse tages af Brobetjeningen, hvorefter der da vil være at give Signal til Skibe ved et grønt Flag vist som Haandsignal fra Broen«. Hadsund Jernbanebro: 56° 43' N. Br. 10° 07' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 165). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2088. Kjøbenhavn 1910).

130. Vrag uskadeliggjort. Hatter-Barn S. Kattegat. Vraget af Galeasen, der ligger 2. Sm S. for »Hatter-Barn« Lystønde, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 10 m. »Hatter-Barn« Lystønde: 53° 52' (21'') N. Br. 10° 52' (11'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2802. Kjøbenhavn 1910).

131. Advarsel. Telegrafkabel udlagt. Kattegat. Nyt Telegrafkabel er udlagt fra Revsnes til Ballen og fra Sælvig til Hov. Ved Opankring i disse Farvande paabydes særlig Omhu for at undgaa at fiske Kablet, da dette er skørt. Kablet ligger ved de gamle Kabler. (Se Kort Nr. 156, 160, 162, 211, 220 og 227. Danske Lods, Side 190, 196 og 219. Søm.-Fort., Side 54).

132. Midlertidige Vagere udlagt. Sprogø V. Store-Bælt. Til Brug ved Reparation af Telegrafkabler V. for Sprogø er der i disse Dage udlagt Vagere med røde Flag. Søfarende advares mod at beskædigge eller fjerne disse Vagere. Sprogø: 55° 20' N. Br. 10° 58' Ø. Lgd.

133. Vrag midlertidig afmærket. Aakrog-Bugt. Lille-Bælt. Ved Vraget af Sluppen »Familien«, der ligger sunket i 12.5 m Vand i Aakrog-Bugt, er midlertidig udlagt en Vragvager med grøn Stage og grønt Flag. Der er 9.5 m Vand over Vraget. 55° 12' (36'') N. Br. 9° 57' (12'') Ø. Lgd.

134. Dybde forøget. Nysted. Lolland S. Østersøen. Dybden i Nysted Havn og Rønden til Havnen er uddybet til 4.7 m, Løbet over Rødestensrevie er uddybet til 5 m. Nysted Havn: 54° 40' N. Br. 11° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 103, 157, 160 og 235. Danske Lods, Side 426 og 427. Havne-Lods, Side 106).

135. Is ved Island. Telegram fra Isalfjærd: Telegram fra Isalfjærd: Den 20de og 22de Januar. Isalfjærd, Sugandalfjærd og Snuudarfjærd Inderhavn er opfyldt af Is.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

136. Sømærke inddrages. Kristianopol. Kalmarsund. Sverrig. Naar Afmærkningen udlægges i Foraaret 1911 ved Kristianopol, inddrages Stagen med Kost paa 56° 15' 31" N. Br. 16° 02' 57" Ø. Lgd.

137. Vager ombyttes. Trægårdsgrund. Kalmarsund. Naar Afmærkningen udlægges i Foraaret 1911 ved Trægårdsgrund, ombyttes den røde Vager med 1 nedadvendt Kost over 2 Balloner med en rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon. 56° 37' 40" N. Br. 16° 21' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

138. Sømærke udlægges. Ispeunde. Kalmarsund. Naar Afmærkningen udlægges i For-

Lys fra S. 29° V. til S. 8° V., rødt Lys fra S. 8° V. gennem S. til S. 46° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 5 Sm. Hvid Baake. Fyret er et ubevogtet Fiskerfyr. Inishnee Point: 53° 22' N. Br. 9° 54' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

163. Oplysning om drivende Vrag. Atlanterhavet. Det drivende Vrag af Sejlskibet (»Javier«, spansk Flag) der var rapporteret V. for den portugisiske Kyst, er den 2. ds. set paa 40° 32' N. Br. 10° 30' V. Lgd. og den 5te ds. paa 39° 42' N. Br. 11° 00' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 56. Kjøbenhavn 1911).

164. Baaker opført. Kenebunkport i Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Kenebunkport er opført følgende Baaker: Oaks Reef Outer Rock Baake, en 10 m høj, sort Stang med Bur paa Toppen, S. 52½° V. fra Kenebunkport Pier Fyr og N. 77° V. fra Fishing Rocks Spindle. 43° 20' 15" N. Br. 70° 29' 23" V. Lgd. Oaks Reef Middle Rock Baake, en sort, 7 m høj Stang med en Tønde paa Toppen, S. 62½° V. fra Kenebunkport Pier Fyr og N. 55½° V. fra Fishing Rocks Spindle. 43° 20' 25" N. Br. 70° 29' 25" V. Lgd.

165. Baake opført. Hicks Rock. Portsmouth Harbor. Maine. Paa Hicks Rock er opført en rød, 10 m høj Stang med Bur paa Toppen, N. 44½° V. fra Portsmouth Harbor Fyr og N. 48° Ø. fra Clarks Island vestre Kant. Portsmouth Harbor Fyr: 43° 04' 16" N. Br. 70° 42' 33" V. Lgd.

166. Tønder ombyttet. Portsmouth Harbor Entrance. New Hampshire. Ved Indløbet til Portsmouth Harbor er Gunboat Shoal Tønde 1 G.S. ombyttet med Gunboat Shoal Klokketønde 1 G.S. og Kitts Rock Klokketønde 2 K.R. med Kitts Rock Fløjtetønde 2 K.R. Portsmouth Harbor Fyr: 43° 04' 16" N. Br. 70° 42' 33" V. Lgd.

167. Grund fundet. Phelps Bank. Nantucket Shoals. Massachusetts. Omtrent midt imellem Phelps Bank og Fishing Rip er der fundet en c. 1 Sin lang, smal Ryg med 8.5 m Vand. S.-Enden af Grunden ligger paa 40° 56' 20" N. Br. 69° 22' 10" V. Lgd., hvorfra Ryggen strækker sig i N. 7½° V. Grunden er ikke afmærket, saa man bør navigere med stor Forsigtighed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2554. Kjøbenhavn 1910).

168. Fyr tændes. Vineyard Haven Harbor. Vineyard Sound. Massachusetts. Den 1ste Februar 1911 tændes et rødt, fast Fyr paa SØ-Enden af Bølgebryderen ved Vineyard Haven Havn. Flammens Højde: 8 m. Rød Fyrpæl. West Chop Fyr paa V.-Siden af Indløbet til Vineyard Haven: 41° 28' 51" N. Br. 70° 36' 01" V. Lgd.

169. »Bush Bluff« Fyrskib flyttet. Fyr forandres. Elizabeth River. Virginia. Chesapeake Bay. »Bush Bluff« Fyrskib er flyttet tilbage til dets tidligere Plads paa 36° 55' 08" N. Br. 76° 20' 22" V. Lgd., N. 1½° V. fra Craney Island Fyr og S. 57° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. Om kort Tid vil Fyrskibet vise rødt Lys i Stedet for hvidt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 71. Kjøbenhavn 1911).

170. Tønde flyttet. White Shells Cut. St. Johns River. Florida. White Shells. Cut Stumpfønde 11 ligger nu i 7.5 m Vand N. 35½° V. fra Mile Point Cut Bagfyrt og N. 80° Ø. fra White Shells Cut Fyr Nr. 1, der ligger paa 30° 23' 30" N. Br. 81° 28' 57" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

171. Oplysning om Fyr. Porto Bello. Panama. Salmadina Bank Lys- og Fløjtetønde ligger i Kbl S. 66° Ø. fra den netop overflydte Klippe paa N.-Enden af Banken. Den viser rødt Blinkfyr. Det rapporterede røde Blinkfyr ved Porto Bello eksisterer ikke, det er sandsynligvis identisk med Salmadina Bank Lys- og Fløjtetønde. Salmadina Bank: 9° 33' N. Br. 79° 41' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2594, 1909 og 1789. Kjøbenhavn 1910).

172. Vrag. Mayaguez Bay. Porto Rico. Vraget af en Skonnert med Masterne 3 m over Vandet ligger 10.5 Kbl S. 86° V. fra Ledefyret ved Mayaguez Custom House. Custom House: 18° 12' N. Br. 67° 09' V. Lgd.

173. Tidsignal opført. Fort Castrics. St. Lucia. Tidsignalet ved Port Castrics gives ikke mere. 14° 01' N. Br. 61° 00' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

174. Fyr tændt. Villarino Point. Puerto San Antonio. Argentina. Paa Villarino Point, ved Indløbet til San Antonio Havn, er tændt et hvidt, rødt, fast Fyr, der viser hvidt Lys over Indløbet og rødt Lys over Grunden paa begge Sider af Løbet. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 5 Sm.

aret 1911, udlægges ved 3₂ m. Grunden SV. for Ispeudde en Stage med Kost. 56° 44' 18" N. Br. 16° 30' 14" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

139. Sømærke indtrages. **Østra Gettryegen.** Kalmarsund. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, indtrages Stagen ved Østra Gettryegen. 56° 49' 14" N. Br. 16° 30' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

140. Sømærke udlægges. **Vällö.** Kalmarsund. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, udlægges S. for Vällö en Stage paa 57° 05' 15" N. Br. 16° 35' 45" Ø. Lgd.

141. Sømærke udlægges. **Fyr tændes.** **Visby.** Gotland **V. Kyst.** Ved Visby Haven skal udlægges en sort Stage med 1 Ballon paa 57° 38' 13" N. Br. 18° 16' 46" Ø. Lgd. Paa Havnens Inderhøj skal tændes 2 røde, laste Fyr. Fortyret: 57° 38' 22" N. Br. 18° 17' 23" Ø. Lgd. Flammens Højde: 9 m. Bagfyrret staar 50 m. Nord 89° Ø. fra Fortyret. Flammens Højde: 11 m. Sort og hvid scribe Fyrene med Trekant paa Toppen, paa Fortyrets Pæl er Spidsen opad og paa Bagfyrrets Pæl er Spidsen nedad. (Kort Nr. 205).

142. Sømærke udlægges. **Torbullshallen.** Færd. Gotland. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, udlægges en sort Pyramidelønde N. for Torbullshallen paa 57° 59' 57" N. Br. 19° 21' 47" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

143. Sømærke ombyttes. **Södra Östrahalsgrundet.** Smålands-kusten. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, ombyttes Pyramidelønden paa 57° 28' 07" N. Br. 16° 44' 40" Ø. Lgd. ved Södra Östrahalsgrundet med en sort Vager med 1 Ballon.

144. Sømærke ombyttes. **Stora Krakgrund.** Smålands-kusten. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, ombyttes Pyramidelønden paa 57° 38' 10" N. Br. 16° 45' 38" Ø. Lgd. med en sort Vager med 1 Ballon.

145. Afmærkning forandres. **Stedsolmen.** Smålands-kusten. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, sker paa Grund af Nedlægningen af Farvandet V. om Leblabb og Ø. om Kryssgrundet og Afmærkningen af et nyt Farvand, følgende Forandringer i Afmærkningen inden for Stedsolmen: Stagen med Kryds paa 57° 52' 19" N. Br. 16° 48' 34" Ø. Lgd. ved Kryssgrundet og Stagen med Kost paa 57° 52' 16" N. Br. 16° 48' 39" Ø. Lgd. ved Rammargrundet indtrages. Ved det ny Farvands V.-Side udlægges en Stage paa 57° 52' 40" N. Br. 16° 48' 32" Ø. Lgd. Ø. for Hartholmen og en Stage paa 57° 52' 11" N. Br. 16° 48' 29" Ø. Lgd. Ø. for Finnballen. Ved Ø.-Siden af det ny Farvand udlægges en Stage med Kost paa 57° 52' 34" N. Br. 16° 48' 37" Ø. Lgd., V. for Hartholmsgrundet, en Stage med Kost paa 57° 52' 22" N. Br. 16° 48' 33" Ø. Lgd., NV. for Kryssgrundet, og en Stage med Kost paa 57° 52' 09" N. Br. 16° 48' 34" Ø. Lgd., V. om Leblabb.

146. Afmærkning forandres. **Svanfjärden.** Norrköping Skærgaard. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, sker der følgende Forandringer ved Afmærkningen i Svanfjärden: Stagen paa 58° 28' 03" N. Br. 16° 55' 35" Ø. Lgd. ved Egglösa Grundet indtrages; Stagen med Kryds paa 58° 28' 06" N. Br. 16° 55' 27" Ø. Lgd. ved Egglösa Kryssgrund ombyttes med en Stage, som sættes tæt ved N.-Siden af Grundten.

147. Sømærker udlægges. **Dalarö NØ.** Stockholm Skærgaard. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, udlægges følgende Sømærker NØ for Dalarö: Ved SØ.-Siden af Gensbtegrunden en Stage paa 59° 08' 07" N. Br. 18° 26' 03" Ø. Lgd., og ved Landgrunden fra Gensbtegrunden en Stage med Kost paa 59° 08' 06" N. Br. 18° 26' 05" Ø. Lgd.

148. Afmærkning forandres. **Stockholm Skærgaard.** Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, sker følgende Forandringer i Afmærkningen i Stockholm N.-lige Skærgaard: Den røde Vager med 1 opadventt Kost over 1 Ballon paa 59° 38' 56" N. Br. 18° 58' 36" Ø. Lgd. ved Ekingsgrundet flyttes til 59° 38' 51" N. Br. 18° 53' 34" Ø. Lgd. Stagen med Kost paa 59° 38' 53" N. Br. 18° 53' 30" Ø. Lgd. ved Östra Ekingsgrundet flyttes til 59° 38' 55" N. Br. 18° 53' 18" Ø. Lgd. En Stage udlægges paa 59° 39' N. Br. 18° 53' 35" Ø. Lgd. N. for Ekingsgrundet. En Stage med Kost udlægges paa 59° 36' 43" N. Br. 18° 47' 55" Ø. Lgd. ved Långmarsken. Stagen paa 59° 26' 34" N. Br. 18° 23' 28" Ø. Lgd. ved Aalegogrunden flyttes til 59° 26' 40" N. Br. 18° 23' 20" Ø. Lgd.

149. Sømærke udlægges. **Svenska Bjærn.** Fyrskib NNV. Naar Afmærkningen udlægges i Foraret 1911, udlægges en sort Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 59° 38' 21" N. Br. 19° 43' 45" Ø. Lgd. NØ. for en 7₂ m. Grund. (Kort Nr. 205).

150. **Lilhanø.** Fyrskib midlertidig indtaget. Østersøen. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er »Lilhanø« Fyrskib midlertidig indtaget. 56° 32' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd.

151. Lys-, Klokke- og Undervandsklokketønde permanent indtaget. **Jasund-Aussen-toune.** Bügen Ø. Tyskland. Jasund-Aussen-toune Lys- og Klokketønde med Undervandsklokke er permanent indtaget. 54° 34' N. Br. 13° 48' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

152. Taagesignal forandres. **Dornbusch.** Hiddensø. I Slutningen af Februar 1911 forandres Taagesignalet med Kanonskud ved Dornbusch Fyr til Taagesignal med Horn. Tre-Stød (dvi-hel-dv) hver 90 Sek., Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek. (Kort Nr. 139, 157 og 160).

153. Taagesignal forandres. **Darsøer Øst.** I Slutningen af Februar 1911 forandres Taagesignalet med Kanonskud ved Darsøer Øst Fyr til Taagesignal med Horn. Ek-Stød hver 75 Sek., Stødet Varighed 7₂ Sek. 54° 28' N. Br. 12° 30' Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235. Danske Lods, Side 424).

II. Kattegat og Skagerrak.

154. Fyr flyttet. **Fyr tændt.** **Kallerød.** Kristiansfjord. Norge. Kallerød Fyrilampe er flyttet længere ud paa Pylonen, den viser hvidt og rødt Lys med En-Fornørkelser, hvidt Lys fra S. 8° Ø., tri Ø. om Flyndergrund og Alshstangen, til S. 12° Ø., tri V. om Kallegrund og Grøtholmlakket; rødt Lys derfra gennem Ø. og N. til N. 6° V. gennem 3 m. Kurven ved Øren; hvidt Lys derfra til N. 10° V., tri Ø. om Bekhustangen. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4₂ Sm for rødt Lys. Brændetid: 15de Juli—31de Maj. 59° 10' 45" N. Br. 10° 57' 30" Ø. Lgd.

I Vestre Frederikstad Kirkekaarn er tændt et hvidt Fyr med En-Fornørkelser. Flammens Højde: 10 m. Holdt overet med Kallevald Fyrilampe leder det gennem Østerey fra Belgene til Røsvikenden. Brændetid: 15de Juli—31de Maj.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

155. Tønder ombyttet med Lystønder. **Bocht van Watum.** Ems. Holland. I Bocht van Watum er sort Spidstønde D 4, 53° 25' 47" N. Br. 6° 55' 12" Ø. Lgd., ombyttet med en sort Lystønde D 4 der viser rødt To-Blink hver 8₂ Sek. og sort Spidstønde D 5, 53° 24' 52" N. Br. 6° 55' 16" Ø. Lgd., med en sort Lystønde, D 5, der viser rødt Fire-Blink hver 15 Sek.

Ved Paap maa man ikke holde for tæt til Spidstønde-kanten. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2424. Kjøbenhavn 1910).

156. Fyr forandret. **Stortemelk og Strandluin.** Vitland. Stortemelk ny Ledelyr er tændt og de gamle slukket. Strandluin røde og hvide, faste Fyr er forandret til et rødt og hvidt Fyr med To-Fornørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 1₂ Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1₂ Sek. 53° 18' 12" N. Br. 5° 08' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2874. Kjøbenhavn 1910).

157. Vrag almerket. **Vislingen.** Scheide. Et Vragfyrskib er indlagt tæt ved Vraget af Danneberg »Baltique«, der ligger paa 51° 25' 30" N. Br. 3° 35' 22" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 46. Kjøbenhavn 1911).

158. Tønde ombyttet med Lystønde. **Üpper Burcom.** River **Humber.** England. Üpper Burcom (Nr. 6) Tønde, der ligger 25% Kbl S. 73° Ø. fra Newsliam Booth høje Fyr, er ombyttet med en sort og hvid lodret scribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Fornørkelser. Newsliam Booth høje Fyr: 53° 37' N. Br. 0° 11' V. Lgd. (Kort Nr. 180).

159. Ny Ledelyriline tændt. **Taarn øjært.** **Wick Harbour.** Skotland. Ved Wick Harbour er tændt en ny Ledelyriline. Fortyret er et rødt, fast Fyr, der staar paa Forlængelsen af S.-Pieren, 61 m. N. 58° Ø. fra det gamle Fortfrys Plads. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Hvidt, ottetkantet Taarn. 58° 26' N. Br. 3° 06' V. Lgd. Forlængelsen af S.-Pieren er fuldført, den er forlænget 30 m. i Retning N. 56° Ø. Det hvide, faste Fyr, der var tændt under Arbejdet, er nedlagt. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der staar paa N.-Pieren, 200 m. N. 74° Ø. fra det gamle Bagfrys Plads. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. Jernbakke. Holdt overet i N. 75° V. leder Fyrene ind i Bugten, e. 110 m. klar af Baaken paa Ræsterne af den gamle Bøgehvyder. Paa et lille Forbjerg paa N.-Siden af Bugten, 3¹/₂ Kbl N. 89° V. fra Head of Wick Flagstang, er opført et graat Taarn.

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

160. Tønde indlagt til Forsøg. **Dover Harbour.** England. Ved Dover Harbour er til Forsøg indlagt en sort Stumpilønde med Stage og Flag, 6¹/₂ Kbl S. 75° V. fra Fyret paa Yderenden af Forlængelsen af Admiralty Pier. Fyret: 51° 06' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

161. Klokketønde udlagt. **Atterfield Ledge.** Isle of Wight. Ved Atterfield Ledge, 3 Kbl N. 89° V. fra den ydre 5¹/₂ m. Grund, er i 12 m. Vand indlagt en sort og hvid tærnet Klokketønde, mærket »Atterfield«. 50° 35' 59" N. Br. 1° 22' 24" V. Lgd.

162. Fyr tændt. **Inishnee Island.** Roundstone Bay. Irland **V.-Kyst.** Paa Inishnee Point, SV.-Pylonen af Inishnee Island, er tændt et Fyr med En-Fornørkelser hver 1 Sek., det viser hvidt Lys fra N. 14° Ø. gennem N. og V. til S. 73° V., rødt Lys fra S. 79° V. til S. 29° V., hvidt

vidde: 18 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys. 7 m høj Fyrbaake. 40° 49' 00" S. Br. 64° 54' 41" V. Lgd.

175. Lystønder slukket. Great Orange Bank og Triton Bank. Magellan Strait. Chile. Great Orange Bank Lystønde, 52° 23' 42" S. Br. 69° 08' 35" V. Lgd., og Triton Bank Lystønde, 52° 37' 40" S. Br. 69° 54' 50" V. Lgd., er slukket indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1197. Kjøbenhavn 1909).

176. Taagesignal genoprettet. Curacumilla Point. Valparaiso. Taagesignalet ved Curacumilla Point er genoprettet. Der gives Et-Stød hver 30 Sek., Stød 15 Sek., Pause 15 Sek. 33° 06' S. Br. 71° 44' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2081. Kjøbenhavn 1908).

177. Tønde atter udlagt. Païta Rock. Antofagasta. Tønden ved Païta Rock er atter udlagt. 23° 38' 30" S. Br. 70° 25' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2786. Kjøbenhavn 1910).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

178. Fyr forandret. Saint Raphaël. Frankrig. Saint Raphaël Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelser. 43° 25' 20" N. Br. 6° 45' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2280. Kjøbenhavn 1910).

179. Uddybning. Livorno. Italien. I den S-lige Del af Livorno Forhavn og tæt ved Midterpartiet af den krumme Mole udføres Uddybningsarbejder af en Mudtermaskine og et Bore-fartøj, der forbliver paa Plads om Natten og er afmærket med 3 sorte Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden. Man bør benytte saavel det N-lige som det S-lige. Indløb med stor Forsigtighed. Livorno Fyr: 43° 32' 36" N. Br. 10° 17' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1317. Kjøbenhavn 1910).

180. Fyr forandret til Forsøg. Santa Caterina. Gaeta. Santa Caterina Fyr ved Gaeta, der midlertidig viste hvidt, fast Lys, er til Forsøg forandret til et hvidt Fyr, der viser To-Blink. 41° 12' 26" N. Br. 13° 38' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2160. Kjøbenhavn 1910).

181. Fyr forandret. Rosega. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. Den hvide Lysvinkel i Rosega-Havnefyr er borttaget. Fyret viser grønt Lys i alle Retninger. Synsvide: 1 Sm. I øvrigt uforandret. 45° 46' 7" N. Br. 13° 33' 7" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø. Kyst.

182. Lystønder forandret. Aden. Gulf of Aden. Den røde, spidse Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser, ved Ø-Siden af Indløbet til Aden Havn, er atter udlagt 9, 7, Kbl S. 87° V. fra Residency Flagstang, den ligger c. 50 m NV. fra dens tidligere Plads. Den midlertidige Lystønde, der viste to røde, faste Lys, er inddraget. Lystønden, der ligger 6½ Kbl N. 65° V. fra Residency Flagstang, viser nu et rødt, fast Lys i Stedet for to røde faste Lys lodret for hinanden. Residency Flagstang: 12° 46' 7" N. Br. 44° 57' 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 902 og 1437. Kjøbenhavn 1910).

183. Fyrskibet »Krishna« midlertidig ombyttet. Bay of Bengal. Fyrskibet »Krishna« er midlertidig ombyttet med et Reservelyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 45 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 40 Sek. 15° 37' 3" N. Br. 95° 36' 5" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

184. Vrag. Elliot Islands and Approach. Gule Hav. China. Sau Chau Shan Tau. I West Bay ligger i 7, 3 m Vand et Vrag, over hvilket der er 2, 3 m Vand. Vraget ligger i 4 Kbl S. 52° Ø. fra 50 m Højen paa N-Siden af Bugten. Højen: 39° 14' N. Br. 122° 40' 7" Ø. Lgd. Pi Tsu Wo Approach. Et Vrag, over hvilket er 1, 2 m Vand, ligger paa N-Siden af Li Chang Shan Channel, 2, 3 Sm S. 81° Ø. fra N-Enden af Pin Tau, der ligger paa 39° 20' 2" N. Br. 122° 20' 7" Ø. Lgd. Vraget er midlertidig afmærket med en Stage.

185. Rev fundet. Groot Salembouw S. Java S. En Grund med 0, 3 m Vand i 9, 1 m er fundet S. 60° V. fra Groot Salembouw højeste Top og S. 40° Ø. fra Groot Salembouw SV.-Punt. Groot Salembouw: 5° 33' 7" S. Br. 114° 26' 4" Ø. Lgd.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Cecilie« af Ærskjøbing, der maaler 124 Netto Reg-Tons, er af Ejeren, L. K. Svinding, solgt til Skibets hidtidige Fører, P. H. Svarrer, af Ærskjøbing.

»Cecilie« er bygget i Ærskjøbing i 1876. Købesummen var Kr. 7,000.

Skibsfører R. Nielsen, Marstal, har i Følge »Æro Avis« købt Skonnert »Hilma« af Ahus for en Købesum af Kr. 10,500.

»Hilma« er bygget i Barth i 1900 og maaler 68 Reg-Tons.

Skonnert »Venus« af Stryno, der er bygget i Svendborg i 1910 og maaler 66 Reg-Tons, er i Følge »Æro Avis« solgt til Skibsfører M. R. Weber af Marstal for en Købesum af Kr. 20,750.

Skibefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 23./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Limni 25./1. til Salonica. — Algarve, Borries, afg. Dunkerque 24. hertil. — Anglo Danco, Wiencke, ank. Trondhjem 25./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 24./1. — Antwerpen, Madsen, oplagt. — Arkansas, Petersen, ank. Baltimore 21./1. — Arno, Gjerløff, auk. hertil 22./1. — Aurora, Fischer, afg. Danzig 25. til Bordeaux. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 21./1. — Beira, Lunge, ank. Marseille 21./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 14./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 25./1. til Riga. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./1. Dagmar, Bøgvad, ank. Genua 23./1. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 23./1. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 2./1. til Las Palmas. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 24./1. — Georgius I, Sørensen, ank. Libau 19./1. — Hellig Olav, Holst, laster. — Hengest, Munk, ank. hertil 25./1. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 25./1. — I. C. Jacob-

sen, afg. Palermo 17./1. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 25./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 24./1. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 25./1. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kursk, Gommessen, afg. Riga 24. 1. til Antwerpen. — Leopold II, Christensen, pass. Brunsbüttel 24./1. for Hull. — Louise, Larsen, ank. Catania 23./1. — Lonisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 8./1. for New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Cardiff 25./1. — Morsø, Nellemann, pass. Onessant 24./1. til Oporto. — Moskov, Jon Jousen, afg. London 24./1. til Dninston. — Nicolaj II, Jørgensen, ank. Dunkerque 22./1. — Nordjylland, Petersborg, ank. Riga 23./1. — O. B. Suhr, Jacobsen, pass. Holtenau 25./1. for Dunkerque. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 24./1. for Libau. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 25./1. — Perin, Gotthardt, ank. Libau 25./1. — Pregel, Iversen, ank. hertil 25./1. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 23./1. — Texas, Clausou Kaas, afg. New York 25./1. til Kristiania. — Thyra, Traup, ank. hertil 25./1. Tiber, Bech, ank. Reval 15./1. — Thyr, Thaning, ank. Windau 26./1. — United States, Gotsche, oplagt. — Viking, Meyer, afg. herfra 25./1. til Arendal. — Hans Gude, afg. herfra 25./1. til Manchester. — Karin, ank. hertil 24./1. — Vadsø, ank. Manchester 24./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 25./1. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 24./1. — Sjælland, Svarrer, afg. Karrebaksmunde 25./1. — Agnete, Sonnichsen, afg. Windau 20./1. — Herma, Hansen, ank. Methil 20./1. — Alice, Jørgensen, afg. Tyen 25./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Rotterdam 25./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 25./1. — Valborg, Hansen, afg. Reval 24./1. — Gunhild, Hansen, afg. Blyth 25./1.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Newport 25./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Horsens 22./1. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Holland, Poulsen, ank. Methil 23./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Rotterdam 23./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Danzig 19./1. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Danzig 22./1. — Skinfaxe, Faber, ank. Ghent 25./1. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 21./1. — Rødfaxe, Vilanüt, ank. Libau 20./1.

Karantænebestemmelser m. m.
186. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Saloniaki er opløvet.
 Tunis. — Byen og Vilayet Tripolis er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N. beryder: Nyt Kort eller ny Bog; R. reter, ny Udgave; + anmærket; † tilføjet.
- Korts eller
 Bogs Nr.
 N 2192 England, December 1910.
 R 2192 Sakhalin Island. — Plans in Sakhalin island.
 + R 2182 Anehorages in south part of Sakhalin island.
 R 3405 North Sea. — North sea, southern sheet.
 R 284 Newfoundland. — Peter arm.
 R 2434 West Indies, Columbia. — Cartagena harbour.
 R 645 Peru. — Plans on the coast of Peru.
 Bay of Bengal Pilot, fourth edition. September 1910.
 Holland.
 Aanvullingsblad No. 3 op den Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel, Deel IV, 1906. Pris f. 0,30.
 Zeemansgids voor de Nederlandse kust, met Bijlage I, Lichtenlijst van Nederland, 1911 en Bijlage II, Betoningsstaat van Nederland, 1911. Pris f. 1,00.
 Lichtenlijst van Nederland en Koloniën, 1910 en: Zeemansgids voor de Nederlandse kust, 1909.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Aarhus 21./1. — Aмалиenborg afg. Huelva 21./1. — Brattingsborg ank. Aalborg 18./1. — Dansborg afg. Swansea 21./1. — Elsborg ank. Seaham Harbour 22./1. — Flynderborg afg. Windau 18./1. — Fredensborg ank. Hartlepool 23./1. — Frederiksborg ank. Huelva 21./1. — Fyen ank. Hamburg 20./1. — Guldborg ank. Santander 10./1. — Harrildsborg ank. Windau 19./1. — Hundborg afg. Memel 22./1. — Høneborg ank. Rotterdam 23./1. — Jomsborg ank. Windau 15./1. — Jægersborg ank. Cardiff 19./1. — Kalundborg ank. Riga 6./1. — Klampenborg afg. Cardiff 20./1. — Kronborg ank. Rotterdam 21./1. — Lilleborg ank. Libau 21./1. — Marselisborg ank. West Hartlepool 14./1. — Næsborg ank. Kalundborg 24./1. — Randelsborg ank. Odense 20./1. — Rosenborg ank. Libau 20./1. — Silkeborg ank. Huelva 18./1. — Skakkeborg ank. Ghent 19./1. — Skanderborg ank. Neufahrwasser 19./1. — Skjoldborg ank. St. Nazaire 22./1. — Skodsborg ank. Garston 14./1. — Spigerborg ank. Marseilles 19./1. — Stegelborg ank. Huelva 7./1. — Stjerneborg ank. Cardiff 18./1. — Søborg afg. Trieste 13./1. — Taarnborg ank. Boness 20./1. — Tuborg afg. Port Talbot 19./1. — Ulfsborg ank. Torre Annunziata 18./1. — Uranienborg ank. Libau 19./1. — Vordingborg afg. Libau 21./1. — Nivingston ank. Helsingør 22./1. — Boscia ank. Aalborg 21./1. — Cimbria afg. Port Talbot 17./1. — Granaria afg. New Orleans 18./1. — Hammershus afg. Hamburg 5./1. — Jungshoved afg. New York 19./1. — Kalo ank. Cardiff 16./1. — Lejre afg. Charleston 19./1. — Seecalia ank. Aleksandria 19./1. — Jelling afg. Nordenham 14./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Licata 25./1. — Martha, Christensen, afg. Bougie 24./1. — Elna, Rathje, ank. Marseille 25./1. — Therese, Pedersen, ank. Azew 25./1. — Simone, Terkildsen, afg. Sfax 24./1. — Jeanne, Olsen, ank. Cartagena 22./1. — Vera, Larsen, ank. Kirkealdy 25./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bordeaux 20./1. — Anine, Leth, afg. Howden Doch 21./1. — Kamma, Løfler, afg. Sfax 14./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 25./1. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Methil 13./1. — Urania, Clausen, afg. Leith 25./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Cardiff 23./1. — Freja, Nielsen, ank. Rügenwalde 25./1. — Vera, Thing, afg. i Windau 25./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Burutisland 20./1. til Kiel. — Johan Siem, Nielsen, ank. Svendborg 23./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Newport 14./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 24./1. til Hamburg. — Russ, Petersen, ank. Puerto Borghé 11./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pensacola 16./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 20./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 22./1. — London, Bom, ank. Antwerpen 17./1. — Paris, Tholander, afg. Boness 24./1. — Bryssel, Kaas, ank. Antwerpen 22./1.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Libau 21./1. — Wien, Boeck Hansen, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 22./1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./1. — Samui, de Fine Licht, ank. Havre 19./1. — Pangan, Gabe, afg. Penang 13./1. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Penang 22./1. til Singapore. — Bandon, Thomsen, afg. Genua 23./1. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. Antwerpen 24./1. — Indien, C. Jensen, ank. Yokohama 23./1. — Siam, Knudsen, afg. Vladivostok 21./1. til Hongkong. — Tranquebar, v. Deurs afg. Antwerpen 13./1. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./1. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. Amsterdam 23./1.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Königsberg 11./1. — Hamlet, Jørgensen, ank. Windau 19./1. — Helge, Pii, ank. Blyth 18./1. — Rolf, Reese, ank. Penarth 18./1. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Newport 16./1.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Sarpsborg 20./1. — Gerda, Iversen, afg. Malaga 24./1. til Valencia. — Hebe, Gregersen, afg. Libau 23./1. til Le Treport. — Laura, Pedersen, ank. Swansea 23./1. — Marie, Jessen, ank. Newport 23./1. — Nora, Larsen, pass. Helsingør 23./1. for Melilla. — Norma, Mikkelsen, ank. Esbjerg 21./1. — Alfa, Lauritsen, ank. Libau 23./1.

(Fortsættes efter Danske Havne.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden p. a. Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " " "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad eller fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnarbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørjes af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørjes af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørjes Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udentor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lodsfaaste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter "Danske Lodstakster". Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulturforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift. til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningers Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværks-højden 6—6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Oslebshausen 24/1. — Nelly, Clausen, afg. St. Nicolas 22/1. til Antwerpen. — Fanny, Eriksen, ank. Civita Vecchia 15/1. — Lilly, Nielsen, afg. Reval 24/1. til Antwerpen. — Alexy, Lorentzen, afg. Memel 22/1. til Harburg Elbe. — Dagny, Sørensen, ank. Königsberg 20/1. — Mary, Bang, pass. K. W. Kanalen 20/1. for La Pallice.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Libau 23/1. — Enigheden, Jensen, ank. Nantoe 21/1.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Fakse 21/1.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. til Maracaibo 17/1.

Fans. Sønderho. Martha, Fischer, afg. Cadix 21/1. til Rio Grande.

Svendborg. Garibaldi, Jørgensen, ank. Kirkealdy 18/1. — Urania, Robach, ank. Rødkjøbing 19/1. — Doris, Købke, ank. Stege 19/1. — Severin, Jensen, ank. Sølvborg 20/1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Tranebjerg 19/1. — Confidence, Michaelsen, ank. Leeds 18/1. — Martin Nisson, Petersen, ank. Fowey 18/1. — Valdemar, Andreasen, ank. Kristiania 21/1. — Iris, Hansen, ank. Rouen 21/1. — Apollo,

Nielsen, ank. Boness 20/1. — Alma, Hansen, ank. Kalundborg 20/1. — Olga, Rasmussen, ank. Odense 21/1. — Urda, Hansen, ank. Skagen 22/1. — Valkyrien, Hansen, ank. Eu 23/1. — Delos, Andersen, ank. Treport 23/1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Guldborg 21/1. — London, Andersen, ank. Par 23/1. — Emilie, Rasmussen, ank. Ghent 24/1. — Althea, Skovgaard, ank. St. Malo 25/1.

Æro. Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 23/1. — Rolf, Christensen, ank. Maracaibo 21/1. — Freden, Christensen, ank. Malaga 22/1. — Ægir, Winther, ank. St. Ybes 22/1. — Industri, Raahauge, ank. West Wemyss 20/1. — Ofelia, Clausen, ank. Setubal 22/1. — Majus Bay, Jørgensen, ank. West Wemyss 23/1. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 21/1. — I. Koføed, Andersen, er ank. Plymouth. — Hansigne, Boye, afg. Shoreham 21/1. — Ingolf, Olsen, afg. Stubbekjøbing 24/1. til Bandholm.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Januar 1911. — »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Afdeling for mindre Skibe. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser (Sprit og tørre) i Kasse eller Hus med Lampe.

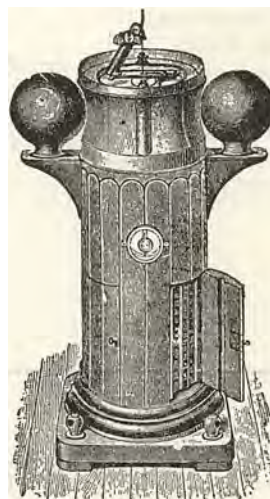
Azimutinstrumenter

Pejltøtter

Kikkertør dobbelte og lange

Sextanter og Octanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



Walkers

originale Lodde- og Loggeapparater Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 31. Januar 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakler og Skrueakler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Leistungsfähige, holländische Kettenfabrik,

welche Ketten für Schiffszwecke und für Hebezeuge als Specialität fabriciert, sucht einen bei den beteiligten Kreisen gut eingeführten Vertreter oder Verbindung mit Gross-Abnehmern. Offerten mit Referenzen unter No. „390“, befördert die Expedition dieses Blattes.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16 Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Det kongl. oktr. Sæassuranc Kompagni

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Sæassuranc.

Telefon Nr.
124.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Howaldts werke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

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

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10 140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skibsfører.

Styrmand, 30 Aar, med Skibsfører-Borgerskab, søger i dette Foraar et mindre Dampskib at føre i indskrænket eller uden for indskrænket Fart — eventuelt kan nogen Kapital indskydes. Billet, mrkt.: „379, Dampskibsfører“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 15. Februar d. A.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Mandagen den 27. Februar d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1910 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye Vedtægter kunne Medlemmer, der ere paa Rejse eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at møde ved Generalforsamlingen, deltaage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel under Iagttagelse af de i Vedtægternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 11. Januar 1911.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

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

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Hill-Madsen
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Officielle Bekendtgørelser.

Paa

Sø kort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1911. Sluttet den 1ste Januar 1911. Pris: Kr. 0,50

Samtidig er Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer, 1909, annulleret.

Paa

Sø kort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1911. Pris Kr. 0.50. Udgivet ved Marineministeriets Foranstaltning.

Kontreadmiral C. A. Bruun.

(15. September 1834—22. Januar 1911.)

Afdøde Admiral Bruun, hvis Billede vi bringer i Dag, har ikke alene spillet en Rolle i Marinen, hvor han naaede op til de højeste Poster, men rundt om i Landet og i mange Kolfardskibe, saavel under dansk som fremmed Flag, var hans Navn kendt og anset.

Han blev Officer i Aaret 1855, og opnaaede at blive Kontreadmiral og Chef for Orlogsværftet, i hvilken Stilling han forblev, til han i Aaret 1899 faldt for Aldersgrænsen.

Vi skal ikke her komme ind paa hans Fortjenester af Marinen, men indskrænke os til at dvæle ved hans betydningsfulde Virksomhed udenfor denne.

Kort efter at være bleven Officer, sejlede han som Styrmand i nogle Aar (1858—59 og 62) med Barkskibene »Emily» og »Augusta Aurora» paa lange Rejser.

Fra 1874—78 var han Fyr- og Vagerinspektør. I denne Periode blev de for Skibsfarten saa betydningsfulde Fyrskibe: »Gjedser», »Skagen» og »Hornsrev» udlagt, ligesom han ogsaa havde Lejlighed til at sprænge de tre berygtede Sten »Gjerrild» ved Fornæs, »Elefanten» i Store Bælt og »Skinfel» ved Bogense.

I Aarene 1880—81 havde han Tilsyn med Fiskerierne paa Vestkysten og kom i den Anledning til sammen med Delegerede fra andre Lande at forberede og afslutte Nord-søkonventionen af 1882, der i saa høj Grad har været til Gavn for Nordøfiskeriet, og navnlig skyldes det Admiral Bruuns Bestræbelser, at Fiskerne blev beskyttet mod Trawlernes Overgreb.

Senere har han to Gange været Medlem af Havnekommissioner, sidste Gang som Formand og har saaledes haft betydelig Indflydelse paa Ordningen af de jydsk Havneforhold. Medlem af Sø- og Handelsretten var han i adskillige Aar.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1911.

Staaalskibes Bundmaling. Det engelske Blad »The Steamship» meddeler følgende:

Et interessant Forsøg med Behandling af en Skibsbund er nylig anstillet paa Themsens med Staal-Skoleskibet »Exmouth», som for fire Aar siden byggedes hos Vickers Sons & Maxim. Efter at Skibet var færdigbygget, sættes det paa Vandet uden at være forsynet med nogen som helst Maling i Bunden, og saadan henlædes det i Vandet under hele Ekviperingen. Derefter dokkedes det, og al Rusten fjernedes omhyggelig, Bunden vaskedes med Ferskvand, hvorefter det maledes fire Gange med et bekendt Bundstof. Siden den Tid har Skibet været oplagt paa Themsens, og først nu efter fire Aars Forløb er det atter taget i Dok og Bunden undersøgt i Overværelse af en Kreds af Sagkyndige. Skibsbunden fandtes imidlertid at være fuldstændig velbevaret og ligeledes fri for Græs og Langhalse. Der var en ubetydelig Smule Rust i Vandgangen, og Bundstoffet var svagt dækket med Græs og Slim, men fuldkommen velbevaret.

Dette Resultat er af stor Vigtighed, fordi Skibet var ganske nyt, og de fire Lag Maling, som var paasmurt for fem Aar siden, den eneste Maling, det nogensinde havde faaet i Bunden. Resultatet beviser Rigtigheden af den Teori, som for nogle Aar siden er fremsat i en af Englands tekniske Foreninger, at den bedste Maade at

Men af alle de Virksomheder, som Admiral Bruun har deltaget i, tror vi at kunne sige, at ingen har oplaget hans Tid og Interesse mere, end Skoleskibet »Georg Stage».

Sammen med afdøde Skibsreder Stage og afdøde Kommandør Jespersen, lagde han Grunden til dets frugtbringende Virksomhed, og han var fra Skibets første Togt, da han selv var Fører, og indtil han den 22. Januar d. A. sov hen, Drivfjederen i dette Foretagende, hvis Formand han blev 1901 ved Gehejmestatsraad Tietgens Død.

Hans Lyst og Evne til at organisere bevirkede, at Skibet fra dets første Færd blev indrettet saaledes, at det, trods stadig skiftende Førere, har været overflødigst at foretage navneværdige Ændringer i Organisationen.

Havde Admiral Bruun saaledes en heldig Haand til at indrette Skibet paa bedste Maade, saa havde han en ligesaa lykkelig Evne til at lede Personellet.

Mange er de »Georg Stage»-Drenge, der Aar efter Aar tillidsfuldt søgte den gamle Admiral, hos hvem de altid fandt

Raad og Opmuntring. I de senere Aar, da Admiral Bruun var bunden til sin Stue, var det en af hans bedste Glæder at modtage Breve fra forhenværende Elever, og det var ikke blot Brevkort, men undertiden lange Rejsebeskrivelser, hvori saavel Sejladsen som deres intimere Forhold beskrevs.

Hans varme Interesse for dette Foretagende bevarede han usvækket til det sidste, trods aarelang Sygdom og Sorger.

Ved Admiral Bruuns Død har »Georg Stage» mistet en sjælden sympatetisk Personlighed, hvis Minde vil blive agtet og æret saa længe Institutionen bestaar.

C. B.



beskytte Bunden paa ny Staaalskibe, er at sætte dem i Vandet uden Maling, og først paastryge en første Klasses Komposition, naar Skibet har ligget i Vandet en Maaned eller to, naar Glødeskallen fra Valsningen er slidt af.

Dette er sikkert rigtigt, og Grunden til, at Bunden paa saa mange ny Staaalskibe tæres saa hurtig, er vel netop den daarlige Maling, som paastryges, mens Skibet staar paa Stabelen, og som ikke hænger rigtig fast paa ny Staalplader.

Den projekterede svenske Amerikalinie. Göteborg, 26. Januar. (Ritz. Bur.). Paa et Møde her i Dag mellem Aktionærerne i den foreslaaede svenske Amerikalinie, blev det vedtaget ikke foreløbig at konstituere Selskabet. Skønt Minimumskapitalen Kr. 1.255.000, forlængst er tegnet — der er tegnet Kr. 1.325.000 — anser Aktieselskabets Stiftere paa Grund af forskellige paa Sagen indvirkende Forhold det ikke for heldigt at foreslaa Aktionærerne at starte Selskabet nu. Aktietegningen var imidlertid ikke bindende længere end til Dagens Møde.

Planerne om en svensk Amerikalinie vil dog ikke blive opgivet. De Tilstedeværende overdrog til de tidligere valgte Kommitterede at arbejde for Sagens Genoptagelse, naar Tidspunktet viser sig belejligt.

Fra Føreren af S/S. »Brattingsborg« har vi modtaget følgende:

Jeg beder Dem meddele Deres store Læsekrede, at Fyrskibet »East Goodwin«, hvis Fyr i 1908 forandredes fra grønt Blink hver 15. Sek. til hvidt Blink hver 10. Sek., endnu staar med Betegnelsen »grønt Blinkfyrt« i de engelske Admiralty Charts. Det nyeste Kort, jeg har set over dette Farvand var rettet til Slutningen af Oktober 1910, men stadig er Fyret betegnet som visende grønt i Nordensøens sydlige Blad. At der paa dette taagesvangre Sted vil kunne indtræffe Havarier med store Udgifter for Redere og Assurandører, behøver næppe at omtales, idet man, stolende paa sit ny Kort, meget vel i diset Vejr vil kunne forveksle det ny Fyr paa East Goodwin med et af de nærliggende Fyrskibe med det Resultat, at Skibet strander paa Goodwin Sand. Dette viser aller, hvor nødvendigt det er at sammenligne selv de nyeste Kort med »Efterretninger for Søfarende«.

Med Højagtelse
M. Suenson.

Havneudvidelser ved Malmö. Malmö Kommunalbestyrelse planlægger for Tiden en Udvidelse af de bestaaende Havneanlæg og tillige betydelige Nyanlæg ved Havnen. De af Havneingeniørkontoret allerede udarbejdede Planer gaar frem for alt ud paa en ny Frihavn og desuden en stor Industrihavn, hvis Overslagssummer bliver angivet til 100 Mill. Kr. Frihavnen vil, i Følge »Hansa«, faa et Areal af 80 Hektarer, af hvilke 59 Hektarer vil være Landareal og 21 Hektarer Vandareal. Dens Længde vil blive 1,350 Meter. Industrihavnen vil faa et Landareal af 134 Hektarer og et Vandareal af 65 Hektarer. Begge Havne skal forsynes med moderne Indretninger.

Chilenske Havne. Den chilenske Regering har nedsat en Kommission, som skal gennemgaa visse Planer, som er udarbejdet for de i en Lov af 7. September 1910 nævnte Havneanlæg, og afgive Betænkning over dem til Regeringen. Kommissionen kan stille Forslag om Ændringer, som den maatte finde hensigtsmæssige i de indkomne Projekter. Betænkningen skal være afgivet i Løbet af 120 Dage for Havnene Valparaiso og San Antonio, inden otte Maaneder for Havnen Constitucion og inden to Aar for Havnene Arica, Iquique, Antofagasta, Taltal, Mejillones, Chanaral, Coquimbo, Huasco, Los Vilos, Papudo, Pichelemu, Llico, Buchupureo, Tomé Talcahuano, Puerto Saavedra, Lebu, Valdivia og Puerto Montt, regnet fra Udnævnelsens Dato. Kommissionens Sæde er i Santiago.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forenings hidtilværende Forretningsfører, Kaptajn H. Wolfhagen, har fra 1. Januar d. A. trukket sig tilbage fra denne Stilling af Helbredshensyn, og er samtidig valgt til Kommitteret i Stedet for Direktør Carl Gammeltoft, som er traadt tilbage fra dette Hverv og er valgt til Medlem af Udvalget. Forretningsførelsen er derefter overdraget til Foreningens hidtilværende Prokurister, d'Hrr. Joh. Berendt og B. Dreyer.

Den norske Australien- og Afrikalinie. Paa et i Kjøbenhavn nylig afholdt Møde er der truffet definitivt Overenskomst mellem de norske Firmaer Fearnley & Eger og Wilh. Wilhelmsen paa den ene Side og Den svenske Sydafrikalinie samt Østasiatisk Kompagni, Kjøbenhavn, paa den anden, om Samtrafik fra Sverige og Norge til Sydafrika.

Endvidere er der truffet Aftale mellem de to norske Rederier og den svenske Linie om Samtrafik paa Australien via Durban, Sydafrika.

I Følge disse Overenskomster skal den norske Linie til en Begyndelse have fem Skibe i den samlede Trafik, men Skibenes Antal vil sandsynligvis senere blive forøget.

Trafikken paa Australien er, som bekendt, allerede begyndt for den norske Linies Vedkommende, idet den første Dampfer afgik i December.

(Norg. Sjøft.)

En Redningsdaad. Da det danske Dampskib »Sjælland« af Kjøbenhavn, tilhørende Dampskibsselskabet »Torm«, forleden Dag laa til Ankers paa Methil Red, skulde Kaptajnen, der havde været i Land, gaa fra Lødsdamperen om Bord i Skibet. Da han netop havde faaet Tag i Stormleiteren, gled han og faldt i den oprørte Sø. Det var mørk Nat, og skønt Kaptajnen ved Raab tilkendegav, hvor han var, kunde man umuligt fra Lødsdamperen faa Tag i ham. »Sjælland«s 1. Maskinmester, Sørensen, der er en stor og stærk Mand, entrede nu ad en Kasteline ned i Lødsdamperen, og forsynet med Linen lykkedes det ham i sidste Øjeblik at redde Kaptajnen fra at drukne. (»Helsingør Avis«.)

Udplyndret Dampfer. Paris, 27. Januar (R. B.). Fra Brest telegraferes: En engelsk Dampfer »Arden«, der var paa Rejse til Rotterdam med en Ladning Jernerts, strandede den 18. Januar ved Plogoff paa den franske Kyst. Kystbeboerne har nu fuldstændig udplyndret Skibet. Der er i den Anledning indledet en Undersøgelse.

Højesteretsdom.

I Marts 1906 indgik Maskinfabrikant M. C. Dreyer en Kontrakt med en Købmand Bjarnason i Isafjord paa Island om Levering af nogle Maskiner m. m. til en Hønkogningsfabrik. Maskinerne skulde i Følge Kontrakten afsendes fra Kjøbenhavn i Maj Maaned s. A., men blev ikke afsendt i rette Tid. Efter at en Del af Varerne var afsendt i Sommerens Løb, afskibedes en anden Del deraf i tre Kasser med D. F. D. S.'s Dampfer »Esbjerg«, der afgik den 19. September 1906. Der udstedtes Ordrekonnossement paa Godset, og Maskinfabrikant Dreyer trak samtidig Fakturabeløbet paa Sigtveksel, som overgaves Landmandsbanken til Inkassation. Banken fik imidlertid disse Papirer saa sent, at de ikke kom med »Esbjerg«, men først med en senere afgaaende Dampfer, der naaede Isafjord en halv Snes Dage senere end »Esbjerg«. Da »Esbjerg« ankom til Isafjord, hvor Ladnings- og Losningsforholdene er noget primitive, og hvor Dampskibsselskabets Interesser varetages af en derboende Købmand som Selskabets Ekspeditør, bragtes de tre Kasser i Land.

Da ingen af de derværende Bankfilialer var kommen i Besiddelse af det Konnossement, mod hvilket Varerne skulde udleveres, og da Modtageren ikke bestemte vidste, at Citanten havde gjort Konnossementets Udlevering afhængig af Betaling, hentede han Kasserne hjem eller fik dem udleveret af Speditøren. Han opdagede nu, at der manglede en Remskive, som var indbefattet i Kontrakten, som han ansaa for uundværlig og som Sælgeren havde lovet at sende med første Dampfer.

Køberen gjorde nu gældende overfor Sælgeren, at Varernes forsinkede Afsendelse havde voldt ham stort Bryderi og Tab, men han vilde, hvis Sagen ordnedes i Mindelighed, nøjes med en Erstatning af 1,000 Kr.

Da Konnossementet kom til Island tillige med Sigtvekslen, vilde Køberen ikke indfri denne. Sælgeren henvendte sig nu til D. F. D. S. og forlangte Fakturabeløbet betalt af dette. Selskabet gjorde Speditøren ansvarlig, denne paastod, at Køberen egenmægtig havde taget Varerne hjem, og der foranstaltedes kriminel Undersøgelse mod Køberen, der dog frifandtes ved Isafjords Købstads Ekstrarets Dom den 16. Juni 1908.

Under 1. April 1908 havde Dreyer udtaget Stævning til Sø- og Handelsretten imod D. F. D. S., som han paastod dømt, paa Grund af Godsets Aflevering uden Konnossement, til at betale Fakturabeløbet Kr. 1,669.84 med Renter og Omkostninger.

D. F. D. S. anførte en Del Frifindelsesgrunde bl. a., at Dreyers Krav, hvis han havde haft noget saadant, maatte være forældet efter Sølovens § 283.

I denne Betragtning fik D. F. D. S. Medhold ved Sø- og Handelsrettens Dom af 24. Februar 1909, der udtalte, at selv om Ekspeditøren havde udleveret Godset, kunde der dog ikke være Tale om et større Ansvar, end om Skipperen selv havde udleveret det, idet Ekspeditøren maatte betragtes som handlende paa Skipperens Vegne, at der ikke kunde anlægges Sag mod Rederen ndover ét Aar efter Skipperens Udlevering af Godset, maatte efter Sølovens § 283 anses for givet.

Dampskibsselskabet blev saaledes frifundet.

Sagen er nu naaet frem for Højesteret, hvor Højesteretssagfører Møldrup, der mødte paa Dreyers Vegne, fremhævede, at han ansaa Sø- og Handelsrettens rent formelle Afgørelse af Sagen for uriglig og imødegik udførlig de reelle Indsigelser, der fra Selskabets Side var anført imod Dreyers Krav. Han sluttede med at paastaa Selskabet dømt til at betale det omstridte Fakturabeløb.

Overretssagfører Trolle, der mødte for Dampskibsselskabet, gennemgik derefter de faktiske Omstændigheder i Sagen og fremhævede, at det havde været Selskabets Pligt at sørge for, at Konnossementet blev sendt op, inden Varerne naaede frem; det kunde have benyttet den netop i samme Aar aabnede Telegraflinie til Island. Da Kaptaajnen ikke kunde beholde Godset paa Skibet, var han nødt til at udlosse det paa den private Kaj i Isafjord, og fra denne Kaj bemægtigede Bjarnarson sig Varerne, uden at det var Selskabets Agent, der udleverede dem.

Hr. Trolle gik derefter over til den retlige Side af Sagen og hævdede i Tilslutning til Sø- og Handelsrettens Dom, at den paastaaede Erstatningsfordring var forældet. Agenten, Dampskibsekspeditionen, var et Mellemed, der ikke var særlig omtalt i Søloven, men han maatte staa som Skipperens Stedfortræder, der havde at udføre en Del af de Handlinger, der i Søloven selv henlægges til Skipperen. Og det var netop Skipperens Opgave i Tilfælde af, at Modtageren ikke mødte, at sørge for Opbevaring af Godset. Ganske de samme Hensyn, der førte til at begrænse Skipperens Ansvar, maatte føre til ogsaa at begrænse Rederens Ansvar, og heraf fulgte, at Fordringen maatte forældes efter de i Sølovens § 283 givne Regler, d. v. s. i nærværende Tilfælde ét Aar.

Men selv om man ikke antog Fordringen for forældet, forelaa der efter Hr. Trolles Formening slet ingen Fordring paa Selskabet; efter Konnossementet ophørte dets Forpligtelse i det Øjeblik, Varerne forlod Skibets Dæk, samtidig med at der indtraadte en Forpligtelse for Modtageren til at møde og modtage sit Gods. Da Dampere var en Rutebaad, var Skipperen efter Søloven fuldt beføjet til at oplosse Varen paa Kajen. Den Bemægtigelse, der fandt Sted fra Købmand Bjarnarsons Side, kunde ikke lægges Agenten til Last. Paa Island, hvor Forholdene var vanskelige og mindede om de norske Fjorde, var det endnu Skik, at der udlossedes, uden at Konnossementet forelaa.

Det var endelig ikke fra Dreyers Side godtgjort, at han havde lidt noget økonomisk Tab ved, at Varerne

var komne Bjarnarson, som dog var rette Modtager, i Hænde. Han havde stadig Adgang til at sagsøge Bjarnarson, der nu benyttede Maskinerne, og ikke var ude af Stand til at betale. Men saa maatte han ganske vist finde sig i de Modkrav, Bjarnarson havde paa Grund af den stærkt forsinkede Levering.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom. Processens Omkostninger ved Højesteret betaler Maskinfabrikant M. C. Dreyer D. F. D. S. med 400 Kr.

Ensartet skandinavisk Trælastlinie.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.)

I Henhold til den paa Generalforsamlingen i Fjör fattede Resolution (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 65/1910); er Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening indgaaet til den norske Regering med følgende Henvendelse, dateret 24. September 1910:

Til

Departementet for Handel, Sjøfart og Industri,
Kristiania

Paa Foreningens nys afholdte Generalforsamling drøftede man Spørgsmaalet om Trælastlinien. Herom henvises til medfølgende Cirkulære, hvor der er oplaget et Referat af Forhandlingerne, og hvoraf det vil ses, at Generalforsamlingen enslemmig vedtog følgende Resolution:

Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at tage de nødvendige Skridt snarest mulig for at udvirke, at de skandinaviske Lande i Fællesskab søger gennemført Principet om Indførelse af en ensartet særlig Trælastlinie.

Lokalbestyrelsen har derefter henvendt sig til Rederiorganisationerne i Sverige og Danmark og har derved bragt i Erfaring, at man i begge disse Lande fuldt ud anerkender Spørgsmaalets Betydning for de skandinaviske Landes Skibsfart og derfor anser det ønskeligt, at der søges tilvejebragt Samarbejde mellem de Delegerede fra de tre Lande for at udrede Spørgsmaalet.

Da man formentlig maa være forberedt paa den Mulighed, at en international Konference til Drøftelse af Spørgsmaal i Forbindelse med Lastelinien vil søges sammenkaldt i en nær Fremtid, og da dette Spørgsmaal for Tiden er Genstand for officiel Behandling baade i Sverige og Danmark, vilde det være ønskeligt, om denne Sag kunde fremmes allerede nu, ved at Delegerede fra de tre Lande kommer sammen for at søge udarbejdet Fællesforslag vedrørende en ensartet og særskilt Trælastlinie til Fremlæggelse for en saadan eventuel international Konference.

Da Sagen her i Landet foreligger fuldt gennemarbejdet og udredet med allerede i Kraft traadte Bestemmelser, anser Lokalbestyrelsen det for hensigtsmæssigst, at Initiativet tages af den norske Regering, hvorfor Lokalbestyrelsen foreslaar, at den norske Regering sender Indbydelse til de to andre Landes Regeringer til at udnævne Delegerede, som kan træde sammen med et tilsvarende Antal norske Delegerede til Tid og paa Sted, som nærmere bliver at bestemme for at søge Enighed opnaaet om et motiveret Forslag, der kan fremlægges paa den internationale Konference som et Fællesforslag fra de tre skandinaviske Lande mulig tillige fra andre Lande, om man under Sagens Behandling skulde finde Grund til at søge Tilslutning til det skandinaviske Fællesforslag ogsaa fra andre søførende Nationer, som er interesserede i Spørgsmaalet.

Samtidig har Foreningen sat sig i Forbindelse med de forskellige Søfartsorganisationer i Sverige og Danmark

med Anmodning til dem om at henvende sig til deres Landes Regeringer og paa den mest hensigtsmæssige Maade søge tilvejebragt et Samarbejde mellem Delegerede fra de tre Lande. Ligeledes har man ved personlig Konference med de norske Myndigheder overbevist sig om, at der overall baade fra Myndighedernes og Organisationernes Side er Interesse for Sagen, som man ønsker fremmet paa den af Bestyrelsen foreslaaede Maade.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, er der i den forløbne Uge sluttet nogle Kornlaste fra danske Havne til Kontinentet til ordinær Rate, 8 Mk. til Belgien, Fres. 12 til Vestfrankrig for mindre Sejlere, samt enkelte Islaste fra Østnorge for dets steds lossende Skibe til lave Rater. I øvrigt er Markedet mat, og det er vanskeligt at komme til Forretning ogsaa for Februar/Marts Afskibning, idet Befragternes Tilbud er lave og ikke animerer Rederne til at slutte udover det øjeblikkelige Behov. Af Trælaste udbydes der forskellige fra Østnorge og enkelte fra Vestsverig, men en Difference af 2/6 à 3/9 pr. Stdr. mellem Fordring og Tilbud vanskeliggør Forretning. Tyskland noterer enkelte Kornlaste, men ogsaa her er det vanskeligt at ordne Forretning. Fra Bottenhavet og Finskebugten fremkommer jævnlig flere Tilbud pr. f. o. w. og senere, hvoraf enkelte sluttes dels til Minimalrater og dels til samme Rater som sidste Aar, men i de fleste Tilfælde er Befragterne lavt stemte.

Returfragter Vest fra er vedvarende meget faa, saa at det er vanskeligt at placere de noget større Sejlere, men Ekspeditionen er, naar undtages Claylaste, dog ret tilfredsstillende.

Angaaende de mindre Skibe kan vi i det store og hele henvise til forrige Uges Beretning. Med prompte Ladninger er det stadig ret sparsomt; fra Rostock skal være sluttet et Par Skibe for Havre 5 à 5½ Mk., men det er næsten ogsaa alt; heller ikke pr. Foraar gøres der endnu særlig mange Forretninger, men der er ellers Kornladninger nok i Markedet fra Nordtyskland. Af Nedlaste er der hidtil kun faa fremme; til Königsberg noteres fra Karlshamn for Kantsten 3½ Mk. og fra Karlskrona noget lignende, samt til Stettin kun 3 Mk. Danmark har fra Provinserne nogle Hvedelaste, særlig til andre Provinshavne, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Majs til Præsto 12 Øre, Kjøge 10 Øre, Stege 14 Øre samt Solsikkekager til Præsto 17 Øre.

Generalforsamlinger.

Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejendele holdt den 22. ds. Generalforsamling. Godt en Snæs Medlemmer var mødt.

Af Formanden, fhv. Havnefoged Møllers Beretning fremgik, at det forløbne Aar havde været særdeles godt for Foreningen. Der havde kun været krævet Erstatning for to Skibe, men 1911 saa værre ud, idet der allerede var kommen Krav fra tre Skibe paa større Beløb.

Kassereren, Udskrivningsfuldmægtig Wilcken, forelagde Regnskabet. Det har følgende Indtægter: Præmier Kr. 1,185, Erstatning ved »l. Lotz« Kr. 519.16, Renter Kr. 605.89, ialt Kr. 2,310.05.

Udgifter: Erstatninger Kr. 418.75, Generalforsamling Kr. 60.45, forskelligt Kr. 155.15, Overskud Kr. 1,705.70.

Foreningens Formue udgør Kr. 16,352.09.

Foreningens Risiko andrager Kr. 70,900, saaledes at Formuen andrager 22,9 pCt. af Risikoen.

Efter at Regnskabet var godkendt, genvalgte til Bestyrelsen Kaptajn Julius Larsen og Skibsreder Lolk fra Troense.

Som Æresmedlemmer optoges fhv. Skibsfører C. Christensen, Svendborg, og Skibsfører C. A. Hansen, Troense.

Efter at Bestyrelsen havde faaet Bemyndigelse til at anbringe indtil Kr. 8.000 af Foreningens Formue i 4 pCts Kredittoreningsobligationer, hævdede Formanden Generalforsamlingen.

Svendborg Tolddistrikts Sygeassurance for Søfolk

afholdt den 26. ds. Generalforsamling. Formanden, Bygmester N. P. Petersen bød velkommen og udtalte nogle smukke Mindeord om Foreningens afdøde Regnskabsfører C. P. Clemmensen, ved hvilke Forsamlingen rejste sig.

Det reviderede Regnskab blev fremlagt og godkendtes; den indkomne Aarspræmie udgjorde Kr. 2,576.40 for 864 Mandes Besætning paa 153 i Foreningen indtegnede Skibe; der var udbetalt i Erstatning til 65 Skibe Kr. 4,556.70.

I Fjor var Kassens Fond Kr. 3,924.51, men ved Regnskabets Opør nu var det Kr. 1,693.26, altsaa en Tilbagegang af Kr. 2,231.25, hvoraf 250 Kr. dog var medgaaet som Gave til Hundredaarsfesten.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Skibsfører Julius Larsen, Svendborg, og i Stedet for afd. Clemmensen valgtes Skibsreder R. E. Rasmussen. Til Revisorer genvalgte Skibsreder J. J. Nielsen og Skibsfører R. Hansen.

Det vedtoges, at Udgifterne ved at aflægge Søforklaring, under Forhold, hvor saadant kræves af Lovgivningen, ikke fremdeles bliver erstattet under nogen Form fra Foreningens Side, og det overlodes til Bestyrelsen, paa Grund af Kassens store Tilbagegang, at lade trykke et Antal Cirkulærer, indeholdende Henstilling til Skibsførerne om at iagttage den størst mulige Sparsommelighed under forefaldende Sygdomstilfælde. Cirkulærene tilstilles Rederne at forsende til Skibsførerne. Et Forslag til Ændring af Lovens § 1, saaledes at »enhver Reder, som er bosiddende i Svendborg Tolddistrikt, kan blive Medlem af Foreningen«, blev sat under Diskussion, men kunde ikke vedtages, da der ikke var 40 Medlemmer til Stede, som Loven fordrer, men Forslaget vil i Følge Generalforsamlingens Ønske blive fremsat af Bestyrelsen paa næste ordinære Generalforsamling.

Generalforsamlingen hævdedes, og paa et derefter afholdt Bestyrelsesmøde valgtes Skibsreder R. E. Rasmussen til Kasserer og Regnskabsfører.

Dampskibsselskabet Ære

holdt den 19. ds. Generalforsamling.

Aarets Udbytte var 12 pCt., og til Reservefonden henlagdes 4.000 Kr. (Selskabets Skibe er ikke assurerede).

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Kammerr Alb. Albertsen og Gaardejer Alb. Jørgensen, og valgtes Gaardejer I. Moritzen i Stedet for P. Rasmussen.

Til Regnskabsfører valgtes Lærer Th. Clausen i Stedet for Lærer V. Schøstler, der efter c. 35 Aars Virksomhed ønskede at fratænde.

Ørekassen

i Marstal holdt den 25. ds. aarlig Generalforsamling. Forretningsfører, Toldkontrollør Wismer bød velkommen og afgav derefter Beretning om Aarets Virksomhed.

Det reviderede Regnskab oplæstes. Indtægterne androg Kr. 17,998.45, deri medregnet Foreningens Formue c. Kr. 16,647.

I Aarets Løb var der udbetalt Kr. 610.00 i Understøttelser.

I Aaret 1909 var den samlede Netto Tonnage af Skibe hjemmehørende i Marstal c. 29,700 Tons, deraf indbetalt til Ørekassen 1 Øre pr. Ton af 7,085 Tons.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsreder D. F. Grube og Forretningsfører N. I. Olsen, genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne Navigationslærer H. I. Christensen og Mægler H. H. Petersen samt Decisoren Pastor Høy.

Nybygninger, Køb og Salg.

Kapt. I. Folmer af Marstal har købt en i Groeningen hjemmehørende Tjalk »Ebenezer«, der er bygget af Jern og laster 140 Tons.

Købesummen er Mk. 13,250.

Skibsfører M. R. Weber, Marstal, har solgt den ham tilhørende Skomertbrig »Ino«, der maaler 130 Netto Reg.-Tons, til Bremerhaven.

Salgssummen er 8.500 Rk. »Ino« er bygget i Nysted 1871.

Skibsfører K. Andersen, Marstal, har købt den Skibsfører E. Petersen af Præsto tilhørende Galease »Anna Christine«. Skibet maaler 49 Netto Reg.-Tons og er bygget i Assens i 1900. Købesummen er 13,000 Kr.

Styrmand E. Bøye, Marstal, har købt Galease »Else« af Augustenborg. Galeasen maaler 66 Brutto Reg.-Tons, er seks Aar gam-

mel og bygget i Eckernförde. Købesummen er Mk. 15,500. Den ny Ejer, der allerede har overtaget Skibet, vil selv føre det.

(»Æro Avis«).

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. hertil 30./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonica 29./1. til Cavalla. — Algarve, Borries, ank. hertil 27./1. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Trondhjem 27./1. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 24./1. — Antwerpen, Madsen, oplagt. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 26./1. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Reval 29./1. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 28./1. for Bordeaux. — Baron Stjerublad, Therkoldsen, ank. Dunkerque 29./1. — Beira, Lunge, afg. Demia 29./1. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 26./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Riga 28./1. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 27./1. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Livorno 29./1. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 28./1. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Las Palmas 28./1. hertil. — Frederik, Sørensen, afg. herfra 28./1. til Pillau. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 28./1. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 28./1. til New York. — Hengest, Munk, ank. hertil 25./1. — Hjelm, Kylesbeek, afg. herfra 28./1. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Sonne, afg. Palermo 16./1. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 28./1. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 28./1. til Libau. — Kentucky, Andresen, er ank. Kristiania. — Kiev, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kørsk, Gommessen, pass. Brunshüttel 28./1. for Antwerpen. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 26./1. — Louise, Larsen, ank. Palermo 29./1. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 26./1. — L. P. Holmblad, Svare, afg. Cardiff 28./1. til Tunis. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 27./1. — Moskvo, Jonsen, ank. Newcastle 26./1. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Dunkerque 22./1. — Nordjylland, Petersborg, afg. Riga 28./1. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Dunkerque 28./1. — Omsk, Harder, ank. Libau 26./1. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 25./1. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 25./1. — Pregel, Iversen, ank. hertil 25./1. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 23./1. — Texas, Clauson Kaas, afg. New York 25./1. til Kristiania. — Thyra, Tramp, ank. hertil 29./1. — Tiber, Bech, afg. Reval 27./1. til Antwerpen. — Tyr, Thaning, ank. hertil 30./1. — United States, Gotsche, oplagt. — Hans Gude, afg. herfra 25./1. til Manchester. — Karin, ank. Stettin 29./1. — Vadsø, ank. Liverpool 28./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 26./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Svendborg 23./1. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newport 25./1. til Tunis. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 24./1. til Hamburg. — Russ, Petersen, afg. Rosario 25./1. til Continent. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 20./1. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Nawa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 28./1. for Libau. — Nautik, N. Nielsen, afg. Helsingør 27./1. til Tyne. — Nordsoen, Gram, afg. Melilla 27./1. til Valencia. — Nexos, Basse, ank. Goole 28./1. — Fylla, Christensen, afg. Barcelona 27./1. til Burriana. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 26./1. til Le Treport. — Johanne, Thøgersen, ank. Malmö 26./1. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Kjøbenhavn 28./1. til Westervik. — Laura, Pedersen, ank. Rouen 28./1. — Marie, Jessen, ank. Swansea 26./1. — Nora, Larsen, afg. Hook of Holland 27./1. til Melilla. — Cito, Jepsen, afg. Königsberg 28./1. til Antwerpen. — Bodil, Skon, ank. Hull 28./1. — Dagmar, Mathiasen, ank. Nakskov 28./1. — Nerma, Mikkelsen, ank. Hamburg 25./1. — Alfa, Lauritsen, pass. Helsingør 28./1. for Ipswich. — Marie, Jessen, afg. Swansea 28./1. til Cherbourg. — Gerda, Iversen, ank. Gandia 28./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Cette 29./1. — Martha, Christensen, afg. Bougie 24./1. — Elna, Rathje, afg. Marseille 28./1. — Therese, Pedersen, ank. Arzew 25./1. — Simone, Terkildsen, ank. Cette 28./1. — Jeanne, Olsen, afg. Kartagena 26./1. — Vera, Larsen, ank. Tynen 28./1. — Daisy, Lagesen, ank. Bordeaux 20./1. — Anice, Leth, afg. Tynen 21./1. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 27./1.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 25./1. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 24./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Reval 29./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. London 27./1. — Hermia, Hansen, ank. Middelfart 29./1. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 29./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ank. Seaham 27./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Hull 29./1. — Valborg, Hansen, afg. Reval 24./1. — Estrid, Hansen, afg. Brügge 25./1. — Gunhild, Hansen, ank. Gedser 29./1.

From. Austa, Bagger, ank. Cardiff 23./1. — Freja, Nielsen, ank. Rügenwalde 25./1. — Vera, Thing, afg. Windau 25./1.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Rotterdam 26./1. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Danzig 27./1. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Ghent 25./1. — Gullfaxe, Petersen, ank. Aarhus 21./1. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Libau 20./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 24./1. — London, Bom, afg. Antwerpen 27./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 27./1. — Bryssel, Kaas, ank. Antwerpen 23./1.

Mercur. Berlin, afg. Libau 21./1. — Wien, Boeck Hansen, ligger i Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 22./1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Norre Sundby 29./1. til Frederiksstad. — Samui, Licht, ank. London 27./1. — Pagan, Gabe, pass. Perim 26./1. — Chumpoon, Hansen Raun, afg. Singapore 27./1. til Bangkok. — Bandau, Thomsen, ank. Port Said 29./1. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 29./1. til Port Said. — Indien, Jensen, afg. Kobe 30./1. til Moji. — Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 29./1. til Port Said. — Tranquebar, v. Denrs, ank. Port Said 28./1.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./1. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 28./1. til Demerara. — St. Croix, Kall, ank. Kjøbenhavn 28./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 25./1. — Eklitika, Funder, ank. Savona 27./1. — Urania, Clausen, afg. Leith 25./1. — Svend, Schmidt, ank. Alesund 24./1.

Nordsoen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Newport 28./1. — Nordland, Møller, ank. Leghorn 28./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Fleusborg 30./1. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 28./1. — Rusland, Bennetzen, afg. Kiel 28./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. East Hartlepool 29./1.

C. K. Hansen. Aggersborg, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Amalienborg, afg. Huelva 21./1. — Brattingsborg, afg. Anhorg 27./1. — Boscia, ank. Vejle 27./1. — Cimbria, ank. Genia 27./1. — Dansborg, afg. Swansea 21./1. — Eisborg, afg. Seaham 27./1. — Flynderborg, ank. Ghent 24./1. — Fredensborg, afg. West Hartlepool 26./1. — Frederiksborg, afg. Huelva 25./1. — Fyen, ank. Hamburg 24./1. — Granaria, ank. New Orleans 13./1. — Guldborg, afg. Santander 24./1. — Hammershus, afg. Tyne 7./1. — Harrildsborg, afg. Windau 26./1. — Høneborg, ank. Methil 27./1. — Hundborg, afg. Memel 23./1. — Jelling, afg. Sunderland 16./1. — Jømsborg, afg. Windau 26./1. — Jungshoved, afg. Norfolk 23./1. — Jægersborg, afg. Cardiff 24./1. — Kalundborg, afg. Riga 25./1. — Kalo, ank. Cardiff 16./1. — Klampenborg, pass. Sagres 25./1. — Kronborg, ank. Rotterdam 21./1. — Lejre, ank. New Orleans 25./1. — Lilleborg, afg. Libau 26./1. — Marselisborg, ank. West Hartlepool 14./1. — Nivingsston, ank. Helsingør 22./1. — Næsborg, ank. Kalundborg 24./1. — Randelsborg, afg. Odense 27./1. — Rosenborg, afg. Libau 26./1. — Silkeborg, ank. Huelva 18./1. — Skanderborg, ank. Libau 26./1. — Skakkeborg, afg. Ghent 26./1. — Skjoldborg, ank. Cardiff 27./1. — Skodsborg, afg. Birkenhead 24./1. — Spigerborg, afg. Marseille 26./1. — Stegelborg, ank. Huelva 7./1. — Stjerneborg, afg. Barry 25./1. — Søborg, ank. Horli 24./1. — Taarnborg, afg. Boness 24./1. — Tuborg, ank. Huelva 25./1. — Ullsborg, afg. Torre d'Annunziata 25./1. — Uranienborg, afg. Libau 26./1. — Vordingborg, afg. Libau 21./1. — Secalia, ank. Aleksandria 19./1.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Ostlehsbausen 26./1. til Penarth Dock. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 26./1. for Antwerpen. — Fanny, Eriksen, ank. Civita Vecchio 15./1. — Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 28./1. for Antwerpen. — Alexy, Uldall, ank. Harburg 27./1. — Dagny, Sørensen, afg. Königsberg 27./1. til Rotterdam. — Mary, Bang, ank. La Pallice 26./1.

Æro. Energi, Jensen, ank. Randers 25./1.

Sejlskibe.

Æro. Diana, Hansen, ank. Porsgrund 25./1. — Harris, pass. St. Catherines Point 23./1. østg. — Nathalia, Eriksen, er afg. Gibraltar til Malaga. — Niels, Bager, ank. Leith 27./1. — Juliane, pass. Beachy Head 25./1. østg. — Ingolf, Olsen, ank. Bandholm 27./1. — Alf, Rasmussen, ank. Porsgrund 27./1. — Søstrene, Christensen, ank. Rio Hacha 27./1. — Hjalmar, pass. Prawle Point 25./1. østg. — Veritas, Staugaard, afg. London 27./1. til Treguier. — Norma, pass. Dungeness 26./1. østg.

INDEHOLD:

Kontreadmiral C. A. Bruun. — Kjøbenhavn, den 31. Januar 1911. — Højesteretsdom. — Ensartet skandinavisk Trælastlinie. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

JOHN WATT & Co.,

LTD.,

HULL & GRIMSBY.

Ship Brokers & Chartering Agents,

Bunkers supplied at all Humber Ports.

Telegraf- { „BALTIC HULL“
Adr.: { „BALTIC GRIMSBY“.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Telf. 162. Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafles Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling. — Ferm expedition.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henholdende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen;

Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. Februar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amtante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
 Davys Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



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

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Leistungsfähige, holländische Kettenfabrik,
 welche Ketten für Schiffszwecke und für Hebezeuge als Specialität fabriciert, sucht einen bei den beteiligten Kreisen gut eingeführten Vertreter oder Verbindung mit Gross-Abnehmern.
 Offerten mit Referenzen unter No. „390“, befördert die Expedition dieses Blattes.

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

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taatte Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure Telefon-Nr. 42

A/s NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
 Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
 Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
 Anticorrosive. — Antifonling.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Aktiebolaget
Ystads
Dragarelag
Ystad, Sverige
Telegramadr.: Dragarelaget. Tel. 156

udfører alle Slags Losnings-
og Lastningsarbejder til Plad-
sens billigste Priser. 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi anbe-
faler os til d'Hrr. Rederes
Velvilje.

Til Salg

er en under Bygning værende
fladbundet Skonnert. Køl-
længde 75 Fod, Brædde 19
Fod, Dybgaende 7 Fod 3
Tom. Vil opnaa 1ste Klasse
i Germ. Loyd, i mindre Kyst-
fart. Bæreevne ca. 130 Tons.
Nærmere Underretning med-
deler

Luc. Mulder,
Skibsværft,
Martenshoek.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsprovantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfehlte sich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner. Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Skib til Salg.

Skonnert „Hener Friser“
af Middelfart, 39 Netto Reg-
Tons, er til Salg ved Hen-
vendelse til

Skipper **C. Petersen,**
Middelfart.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFABR. YANNA



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Fartyg till salu.

Skonert „FRIDA“ byggt af stål i Helsingborg
1898, 107 net. reg.-tons, 200 t. d. w. 65 stds., 9 $\frac{1}{2}$ fots djup-
gående, class 3/3. 1. 1. i 4 år, segel och inventarier i utmärkt
tillstånd, liggende i Holbäck. Närmare meddela

Öberg & Horndahl.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

udsendes paa Togt den 1. April. Selvskreven Ansøgning
indsendes inden 1. Marts, Adr.: Nørrevoldgade 16, 4. S.,
København. Ansøgningen skal indeholde Elevens Navn,
Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Sam-
tykke. Endvidere Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Læge-
attest ogsaa for Syn og Farvesans m. m.

Elevens skal være mellem 14 og 18 Aar.

Alt om Bord er frit; Uniformen betales med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen sendes 1ste Marts. Antages

Ansøgeren vil han faa tilsendt et Sæt Tøj.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-
klædningen.

Officielle Bekendtgørelser.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1911. Pris Kr. 0.50. Ud-
givet ved Marineministeriets Foranstaltning.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en
Portion, stor 360 Kr., kunne bortgives til en dansk
Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret
1910 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilkensom-
helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justits-
ministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 31. Januar 1911.

Bülow.

Rønnenkamp-Holst.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Kjøbenhavn, den 3. Februar 1911.

De internationale Søvejsreglers Anvendelse paa tyske Krigsskibe, der sejler i Eskadre. Paa Forespørgsel fra »Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine« angaaende Spørgsmaalet om, hvilke Forskrifter der gælder med Hensyn til Vigepligt for Krigsskibe i Eskadre overfor Handelsskibe, har det tyske Reichs-Marine-Amt i Følge »Hansa« oplyst følgende:

1. Bortset fra de Særbestemmelser, der gælder for Rigets Krigshavne, eksisterer der ingen særlige Regler angaaende Vigepligten for Eskadrer af Krigsskibe overfor Handelsskibe og omvendt. Krigsskibe, som sejler i Eskadre, er ligesom Krigsskibe udenfor Eskadre undergivet Bestemmelserne i Søvejsreglerne. De er altsaa, i Tilfælde af at der for deres Vedkommende udkræves en Manøvre for at gaa af Vejen, ikke bundet til at opretholde Eskadre-Formationen.

2. Paa den anden Side kan det dog anbefales Handelsskibene i disses egen Interesse at gaa af Vejen for en Eskadre af Krigsskibe, selv om der ikke efter Søvejsreglerne maatte paahvile dem nogen Pligt til at gaa af Vejen, idet det er forbundet med Fare at bryde igennem en Eskadre, der sejler i Formation. Dog er det nødvendigt, at en saadan Manøvre for at gaa af Vejen paabegyndes i saa god Tid og gennemføres saa energisk, at der ikke hos Eskadrens Skibe kan opstaa nogen Tvivl om, at det er Handelsskibets Hensigt at gaa af Vejen.

Som Eskadre skal anses: to eller flere Krigsskibe, som sejler under fælles Ledelse. Kommandoskibene fører som Kendemærke: om Dagen Kommandoflag eller Stander paa Toppen, om Natten foruden de i Søvejsreglerne foreskrevne Skibsllys, et hvidt Lys paa Toppen, som lyser hele Horisonten rundt.

Uddrag af Lloyd's Registers Statistik over Skibbygningen i Aaret 1910. Der byggedes (d. v. s. løb af Stabelen) i det forløbne Aar — Verden over — 1,957,853 Tons (Skibe paa over 100 Tons Brutto), deraf 1,857,641 Tons Dampere og 100,212 Tons Lægtene og Sejlskibe, ialt 356,000 Tons mere end i det foregaaende Aar.

Samtidig formindskedes Tonnagen ved Strandinger, Ophugning etc. med henved 916,000 Tons (643,000 Tons Dampskibe og 273,000 Tons Sejlskibe). Den virkelige Forøgelse af Verdens Handelsflaade ved Aarets Slutning er saaledes c. 1,042,000 Tons; Dampskibene forøgedes med 1,215,000 Tons, medens Sejlskibene formindskedes med 173,000 Tons.

I England (Storbritannien og Irland) byggedes 500 Skibe med en samlet Tonnage af 1,143,169 Tons, medens der udenfor England byggedes 777 Skibe eller 814,684 Tons. Heri er ingen Krigsskibe indbefattet.

Dette viser for Englands Vedkommende en Fremgang paa 152,103 Tons eller 15 $\frac{1}{3}$ pCt. sammenlignet med Aaret 1909. Næsten hele Tonnagen som byggedes i England er af Staal.

Af Skibe byggede udenfor England var 453 Dampskibe, medens 324 var Sejlskibe.

De fordeles saaledes:

De foren. Stater	331,318 Tons,	39 pCt.	(søg.)	mere end i
Tyskland	159,303 »	24 »		1909.
Frankrig	80,751 »	91 »		
Holland	70,945 »	20 »		
Norge	36,931 »			
Japan	30,215 »			
Danmark	12,154 »			
Sverig	8,904 »			

36 af Dampskibene, byggede i England var paa over 6,000 Tons, deriblandt White Star Damperen »Olympic«

paa 45,000 Tons og 1 Damper paa 18,600 Tons samt 6 andre paa over 10,000 Tons hver.

Gennemsnitsstørrelsen af Dampskibene bygget i England i Aaret 1910 var 2,411 Tons.

Tonnagen fordeler sig saaledes mellem de ledende engelske Skibbygnings-Distrikter:

Glasgow	211,076 Tons
Newcastle	203,831 »
Sunderland	179,435 »
Belfast	163,336 »

Af særlige Typer byggede i England kan nævnes:

4 Turbin-Dampskibe, medens »Olympic« og endnu 1 Damper udrustedes med saavel Turbiner som Stempel-Maskiner. Endvidere byggedes 18 Dampskibe med Langskibs-Spanter og 6 med Ballast-Tanke i Siderne.

9 af de tyske Dampere var over 5,000 Tons; i Frankrig byggedes den transatlantiske Damper »France« paa 23,000 Tons udrustet med Turbine-Maskiner.

Danmark opføres med 11 Dampskibe og 1 Sejlskibe bygget i Kjøbenhavn og Helsingør, samt 3 Staaelsejlskibe og 3 Træsejlskibe, bygget i Provinsen.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 1. Februar.

Danske Farvande.

(Sidste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres).

Vejle (31.): Fjord og Havn: tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Odense (31.): Gabet til Munkebo isfrit, derfra tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Fredrikssund (31.): Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Roskilde (31.): Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Præstø (31.): Fjorden: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Nyord (31.): Søen—Kallehave: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Stege (31.): Indenfor Lindholm: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Tyske Farvande.

Memel: Reviret: Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Pillau: Søen: Isfri. Havnen: Løs Sjap- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp. Istakst.

Neufahrwasser: Isfri.

Swinemünde: Reviret og Papenwasser: Spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Trawemünde: Reviret isfrit. Bugten: Løs Sjap- og Kvadderis.

Svenske Farvande.

Örskär: Søen: Isfri. Grep: Lukket.

Söderarm: Søen til Furusund: Isfri. Norrteljebugten: Svær Fastis, Skibsfarten ophørt paa Norrtelje.

Varberg. Havnen: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Istakst. Det danske Konsulat i Königsberg (Preussen) telegraferer den 1. Februar til Kjøbenhavns Børs: Isbrydergebyr Königsberg—Pillau opkræves fra i Dag.

Dampskibsselskabet Danmark. Paa den forestaaende Generalforsamling i Dampskibsselskabet

Danmark vil der blive fremsat Forslag om Forandring i Ledelsen, idet den nuværende Forretningsfører, Hr. Sonne, ønsker at trække sig tilbage.

Der skal være sket Henvendelse til Dampskibsselskabet Nordens Leder P. de Nully Brown om at overlage Ledelsen. Direktør Brown har under visse Betingelser erklæret sig villig, men Forhandlingerne er endnu ikke tilendebragt, og i hvert Fald skal Generalforsamlingen jo træffe den endelige Afgørelse.

Formentlig vil Danmarks mangeaarige Bestyrelsesformand, Etatsraad F. Gram af Helbredshensyn ligeledes trække sig tilbage. (Berl. Tid.)

Sø- og Handelsretsdøm. Den 2. ds. tilkendtes der Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 8.000 Kr. i Bjergløn for Bjergning af Dampskibet »Lyderhorn« af Bergen, der paa Rejse fra Hull til Bandholm med en Ladning Kul den 18. September f. A. grundstødte paa Fejø Staalgrunde.

Sagens Omkostninger ophævedes.

Emile Robins Legat. Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra Justitsministeriet angaaende Emile Robins Legat, hvorefter en Portion af dette, stor 360 Kr., vil kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart, og som i Aaret 1910 har frelst Mandskab fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Fra det kongelige Søkortarkiv har vi modtaget nedennævnte »Forandringer og Tilføjelser« til danske Farvandsbeskrivelser etc., udstedt under 1. Januar 1911.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Danske Lods« 1910.

— » — Nr. 2 til »Den Danske Havnelods« 1909.

— — Nr. 2 til »Portegnelse over Sømærker i de Danske Farvande« 1909.

— — Nr. 6 til »Den islandske Lods« 1903.

— » — Nr. 2 til »Den Færøske Lods« 1907.

Skoleskibet »Viking« er afgaaet fra Frederiksstad i Norge til Buenos Aires.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget et Eksemplar af den portugisiske Skibsliste for 1910.

Rettelser. I Referatet af Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i Odense, i dette Blads Nr. 8, staar paa tredje Spalte, iolyte Linie fra oven: Sekretæren (Translatør Rasmussen): »Det véd jeg ikke, og del er mig ogsaa ganske ligegyldigt, om dette Kapitalistblad kan bestaa eller ej«.

Da Hr. Rasmussen imidlertid har gjort os opmærksom paa, at han ikke har brugt Udtrykket »Kapitalistblad«, maa vi fornødt, at det er fremkommet ved en fejlagtig Opfattelse af Ordet fra vor Hjemmelsmands Side og beklager den skete Fejltagelse.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 130/1910, afsagt den 19. Januar 1911. Skibsmæglerfirmaet O. Schrøder & Co. i Åbo mod A/S. Rederisyndikatet.

Ved Skrivelse af 1. August 1910 anmodede de Indstævnte, A/S. Rederisyndikatet, som Forretningsfører for Dampskibsselskabet Dan Citanterne, Skibsmæglerfirmaet O. Schrøder & Co. i Åbo, om at besørge Klareringen af Dans Dampere »Selandia« i Wartsala og Åbo. I denne Anledning trak Citanterne den 6. September s. A. en én Maanedes Sigtveksel, stor Kr. 2,801.48, paa Dampskibsselskabet Dan, og denne Veksel forsynedes den 14. s. M. med en af de Indstævnte paa Dans Vegne afgiven Akceptpaategning.

Den 27. September tilskrev Citanterne Rederisyndikatet en som »privat« betegnet Skrivelse, hvori de udtalte, at de af Bladet »Politiken« havde set, at Bankerne havde rejst Vanskeligheder for Selskabet, og hvori de under Hensyn hertil forespurgte, om den heromtalte Tratte vilde blive indløst. De Indstævnte svarede i en ligeledes som »privat« betegnet Skrivelse af 30. September 1910, at alt angaaende de af dem ledede Selskabers fremtidige Forhold endnu var uafgjort, men at de haabede paa en gunstig Ordning. Brevet sluttede med at udtale:

»I al Fald er Deres Tratte i god Orden, og vil samme blive indløst af os ved Forfaldstid« og var underskrevet:

»For Rederisyndikatet
Emil Petersen«.

Emil Petersen var de Indstævntes Befragter. Han havde med den daglige Ledelse at gøre og ordnede i Almindelighed Sager som Klærerforhold o. l. Emil Petersen har som Vidne udtalt, at Brevet var skrevet efter Konference med et af Bestyrelsens Medlemmer for at berolige Stemningen hos Citanterne og forhindre, at disse ved eller efter Forfaldstid skulde lægge Beslag paa et af Dans Skibe, dersom et saadant skulde komme til Finland. Brevet blev formuleret af Underskriveren, uden at de enkelte Ord og Vendinger blev aftalt med det paagældende Bestyrelsesmedlem.

Efter Forfaldstid sendte Citanterne de Indstævnte en telegrafisk Forespørgsel, om Vekslen var betalt. Telegrammet blev af fornævnte Emil Petersen overleveret det fornævnte Medlem af Bestyrelsen, der, skønt Svaret var betalt, undlod at besvare det.

Citanterne maatte selv indfri Vekslen, idet Dans Bo blev taget under Konkursbehandling, og de søger derfor nu under nærværende Sag de Indstævnte til Betaling af Vekselbeløbet med Omkostninger, ialt Kr. 2,843.52 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Citanterne henviser navnlig til den ovennævnte private Skrivelse af 30. September 1910 og hævder, at denne Skrivelse maa paadrage Syndikatet en Forpligtelse til at betale Vekslens Beløb.

De Indstævnte hævder, at denne Skrivelse er uden virkelig Betydning, at Emil Petersen ikke var i Stand til at paalægge Selskabet en saa ekstraordinær Forpligtelse som den, der her vilde være Tale om (en Kautionsforpligtelse for en Gæld, der i og for sig kun paahviler et enkelt af de af Syndikatet ledede Selskaber) og at ikke en Gang det omtalte Bestyrelsesmedlem vilde være i Stand dertil, idet der efter Lovene skulde to af Bestyrelsens Medlemmer til at tegne Selskabet.

Retten maa være enig heri, idet den efter Omstændighederne ikke tør tillægge det omtalte Brev nogen saa indgribende Betydning. Brevet findes efter det foreliggende kun at kunne betragtes som en — antagelig i god Tro afgivet — beroligende Erklæring fra en hos Dans For-

retningsfører ansat Person, ikke som en virkelig Garanti-erklæring.

Det indstævnte Selskab maa derfor frifindes og Sagens Omkostninger tillægges dem med 125 Kr.

Burmeister & Wain.

Aktieselskabet Burmeister & Wain har udsendt Regnskab og Beretning for Aaret 1910, af hvilken vi giver følgende:

»De Forventninger, der næredes ved Udgangen af Regnskabsaaret 1909 om, at det følgende Aar legnede til at blive gunstigt for Selskabet, er ikke blevet skuffet. Naar undtages Nybygninger, der i Begyndelsen af Aaret kun gav ringe Beskæftigelse, har der været godt at bestille i alle Selskabets øvrige Afdelinger, selv om en stærk Konkurrence har holdt Priserne nede i følelig Grad.

Reparationsarbejdet paa Skibe har været større end i noget foregaaende Aar, og vi har haft et større Antal Skibe til Eftersyn end tidligere. Der er paa dette Omraade en meget glædelig Fremgang.

Afviklingen af Centrifuge-Forretningen er i det store og hele gaaet roligt, idet den dog fra nogle Kunders Side har givet Anledning til Vanskeligheder, da de saa sig afskaaret fra at faa yderligere Leveringer, ligesom andre har benyttet sig af, at de stod overfor en likviderende Forretning.

Afsætningen af Smedegods har været god, men Priserne yderst lave, hvad der ogsaa har paavirket Resultatet af Staalværket. Imidlertid er der all indtraadt en Bedring, saa at vi tør forvente et bedre Resultat i indeværende Aar.

Aaret har iøvrigt særlig været præget af det Opsving, der har været i Forretningen med Diesel Motorer. Saaledes som bebudet i Selskabets sidste Aarsberetning, tør Problemet om disse Motorers Brugbarhed som sikker Drivkraft i Skibe anses for sin Løsning nær, og dette har givet Anledning til, at der fra forskellige Lande er sket Henvendelser til os om at nyde Gavn af Selskabets mangeaarige Erfaring. Dette, at vort Selskab er det eneste Skibbyggeri, der har arbejdet med Diesel-Motorer siden disses Fremkomst, har paa dette Omraade givet det en særlig gunstig Stilling, som nu søges udnyttet ved Afgivelse af Licenser, hvoraf der alt er afsluttet Kontrakt om en for et Tidsrum af femten Aar, og der underhandles for Tiden om flere. Der er allerede indløbet Ordre paa tre store Diesel Motor Anlæg til Skibsbrug til et Beløb af to à tre Millioner Kroner.

Arbejderforholdene har været rolige. Selskabet beskæftigede ved Aarets Begyndelse 2,385 Funktionærer og Arbejdere og i Slutningen af Aaret 2,479. I Arbejds løn er udbetalt: i 1910 2,447,400 Kr. mod i 1909 2,563,500 Kr.

Af Nybygninger er afleveret Dampfergen »Odin« til De danske Statsbaner samt to Fragt- og Passagerdampere til Det russisk-østasiatiske Dampskibsselskab med en samlet Brutto Tonnage af 6,199 Tons mod 2,006 Aaret forud. Der er udført Reparationer paa 280 indenlandske og 79 udenlandske Skibe mod i 1909 264 indenlandske og 75 udenlandske Skibe.

Flydedokken har været benyttet af 71 Skibe i 216 Dage mod 75 Skibe i 318 Dage Aaret forud.

Tørdokken har været benyttet af 65 Skibe i 265 Dage og Ophalingsbeddingerne af 121 Skibe i 613 Dage.

Af større Landanlæg er afleveret seks Jævnstrøms Dampmaskiner paa 1,010 eff. HK., syv Kedelanlæg med tretten Kedler samt 65 Stk. Diesel-Motorer paa tilsammen 6,554 eff. HK.

For saa vidt Skibsreparationerne ikke kommer til at staa tilbage for det forløbne Aar, og Prøveturene med Diesel-Motor Skibene vil forløbe, som det forventes, tegner indeværende Aar godt. Alle Afdelinger er fuldt beskæftiget, og det er kun muligt ved Hjælp af Dag- og Natdrift at faa Arbejdet ført planmæssigt gennem Maskin-afdelingen.

Regnskabet udviser, iberegnet den sidst indgaaede Rate paa Kr. 700,000 for Centrifugeforretningens Salg, men efter at der forlods af denne Sum er anvendt Kr. 339,400 til Udgifter og Afskrivninger ved Centrifugeforretningens Afvikling, et Overskud paa Kr. 1,410,463. Ser man bort fra Centrifugeforretningens Salg, har Aaret for Selskabets øvrige Afdelingers Vedkommende givet et Overskud paa c. Kr. 1,080,000.

Af Overskudet henlægges ordinært Kr. 211,569.57 til Reserve- og Fornylsesfonden, ekstraordinært Kr. 494,060.11, hvorefter denne udgør Kr. 2,047,605.13. Herfra gaar dog Kr. 294,317.11, som i Aar afskrives paa Maskiner og Inventar.

Aktionærene faar 6 pCt. eller Kr. 600,000, og i Tantiemer udbetales Kr. 104,834.14.

Paa Statusregnskabet, der balancerer med Kroner 19,208,180.55, er Heste og Vogne, Modeller og Patenter opført for sig med 1 Kr., saaledes at i Virkeligheden en fuldstændig Afskrivning har fundet Sted paa disse Konti.

Redere og Strejkende.

Ryglterne om Sømændenes »Kroningsstrejke« er meget malende, men ikke meget overbevisende, skriver »Shipping Gaz.« Der skal sædvanligvis to Parter til for at etablere Arbejderstridigheder — Arbejdsgivere og Arbejdere. Udenforstaaende fornaar ikke noget, med mindre de kan gøre deres Indflydelse gældende hos den ene eller den anden af Parterne. I nærværende Tilfælde synes det som om Strejkeorganisationernes Fløjtoner staar i omvendt Forhold til deres Magt til at faa Sømænd og Fyrbødere til at danse. Saa lidt betyder al denne Tale om en international Strejke af Transportarbejdere for en jævn Sømænd eller Fyrbøder, at hans højeste Ønske er at blive udmønstret og komme bort til Søs med det mindst mulige Ophold, hvis han i det hele taget tror, at Agitatorerne maa tages alvorligt. Han ønsker hverken Part eller Del i den sørgelige Strid, som man ønsker at udvikle ham i. Denne Kendsgerning bekræfter i Virkeligheden »Shipping Federation«s Paastand: »Der findes i hele England ingen Industrigren af lige Betydning, som kan opvise en saa venskabelig Forbindelse mellem Arbejdsgivere og Arbejdere som Søfarten«. Naar Situationen er saaledes, bliver det imidlertid lidt vanskeligt at finde en fornuftig Mening i Truslen om en »Kroningsstrejke«. Den uforstaaelige Forklaring er den, at der forlanges et Enighedskammer til Forebyggelse af det mindre gode Forhold, der mulig en Gang kan indtræffe, og hvis dette ikke kan opnaas, skal der en Arbejdsstandsning til. Af en eller anden Grund synes Strejkens Talsmænd at være ude af Stand til at indse deres Stillings Urimelighed. De paastaar at være ivrige Forkæmpere for Enighed — det vil sige Fred, Overensstemmelse og Tilfredshed — og samtidig udspyer de Ild og Kampraab, og erklærer, at de er parat til at gaa til det yderste, hvis et Enighedskammer bliver nægtet dem. De er rede, kan man sige, til at forstyrre de nuværende fredelige Forhold i Skibsfarten og fremkalde en Krigstilstand, og til at gøre det i Fredens hellige Navn. Almenheden vil dog sikkert forstaa at vurdere deres Hensigtens Redelighed.

Men hvorfor ikke indrømme Sømændene og Fyrbøderne et Enighedskammer, er der nogle, som vil spørge om? Svaret er, at det slet ikke er Sømændene og Fyr-

bøderne, som ønsker et Enighedskammer, men visse Personer, som ønsker at faa Indflydelse over Sømænd og Fyrbødere ved Hjælp af et Enighedskammer. Hvis de var i Stand til at faa dannet et saadant Kammer paa deres Initiativ, vilde de ganske sikkert faa en ledende Indflydelse over Tusinder af Mænd, hvis Erfaring med Hensyn til Fagforenings-Tyranni hidtil ikke har været stor. Derfor maa det, selv om den almindelige Mening i det hele er for et Enighedskammer, gøres ganske klart, at »Shipping Federation« og Sømændene i Virkeligheden er enige om at bekæmpe det nævnte Forlangende. Raabet om et Enighedskammer bliver kun brugt for at bringe baade Redere og Sømænd til Anerkendelse af en Fagforening, hvis Forlangende begge forkæster.

Nord Englands »Protecting and Indemnity Association« udtaler i sin Aarsoversigt, at »The International Shipping Federation« uden al Tvivl vil være i Stand til at optage Kampen, hvis Truslen om en international Sømandsstrejke virkelig skulde komme til Udbrud. Herom kan der næppe være Tvivl. Det er rimeligt, at den Alarm, der rejses om Sagen, vil vise sig at være værre end selve Slaget. »The International Shipping Federation« gør imidlertid Ret i helt at gennemføre sine Planer, da den uforsonlige Fredsstifter er en Person, hvis Sorgløshed maaske vil vokse i samme Forhold, som hans Uformaaenhed bliver tydeligere.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nogen videre Forandring i de hjemgaaende Markeder, hvorimod Kulfragterne til Middelhavet og La Plata igen er steget lidt til Trods for, at Markederne hjemefter fra disse Kanter og fra Sortehavet ikke viser nogen Tilbagegang. Befragtingen fra Sortehavet har i Forhold til Aarstiden været god, og omtrentlig forrige Uges Rater blev betalt. Navnlige sluttedes der en Række større Baade fra Odessa, Nikolajeff, Novorossisk etc. til 8/6 à 8/9 Rotterdam, 8/9 à 9/ Emden, Weser eller Antwerpen, 9/ à 9/3 Hamburg, alm. Skala, endvidere 9/9 à 9/10½ Dødvægt til Hamburg, alt pr. 1.—15. Februar. For mindre Baade betales 9/3 N. C. Det østlige Marked har fragtet livligt for Februar og Marts til fuldtud hævdede Rater, og fra flere Pladser betales endog en Kende mere end for en Uge siden, saaledes f. Eks. fra Bombay, som sluttedes pr. 1.—25. Marts til 19/ à 19/6 Dødvægt, Basis én Lossehavn. For Ris fra Saigon sluttedes en 7,000 Tons Baade til 24/9 Havre og Dunkerque, Kalkutta betalte 21/3 Dødvægt til udsøgt Havn. Nordamerika tog hovedsagelig Tonnage for Trælast og Petroleum, og Markedet er fast. Fra Golfen til La Plata betales saaledes indtil 122/6 pr. Februar, endvidere 81/ én hollandsk Havn og Emden, 87,6 à 90/ Vestitalien. Paa Netto Charter betales 11/, én Ladehavn til én Lossehavn. For Korn fra Baltimore sluttedes et Par Baade (23,000/27,000 Qrs.) pr. Februar til c. 2/0¾ udsøgt Havn. La Plata er det svage Punkt for Øjeblikket i den hjemgaaende Forretning, men Markedet udefter viser yderligere Opgang, idet der fra Bristol Kanalen sidst betales 17/ à 17/6, til Santa Fe endog 19/6 for en Baad paa c. 3,300 Tons (200 Tons daglig Losning). Hjemgaaende sluttedes der til 9/3 O. C. fra Buenos Aires, 10/6 à 11/ fra Bahia Blanca. Østersøen er ret stille, hvilket jo kun er naturligt paa dette Tidspunkt af Aaret, men der gaar dog stadig en Del Kornlaster fra de russiske Pladser. Raterne er som noteret i forrige Uge, og der er desuden betalt 1/5¼ Hvedebasis fra Windau til Vestkysten. Kulfragterne er en Kende bedre til Østersøen, men Laster er stadig knappe. Der betales fra Østkysten 3/6 Riga (1,700), 3/9 Reval (2,100), 3/6 Aalborg (2,100), 4/6 Mariager (1,000), 3/3 à 3/6 Kjøbenhavn (2,100), 5/3 for Kokes

Middlesbro/Kjøbenhavn. Ad Middelhavet til er Fragterne gennemgaaende højere, og der betales fra Tynen eller Blyth 5/10½ Gibraltar, 6/10½ à 7/3 Genua, 6/6 Piræus (3,900), 7/9 Venedig. Fra Cardiff eller Newport sluttedes der til 7/3 à 7/6 Genua, 7/9 Barcelona, Frs. 8 Algier, 8 à 8¾ Marseille, 8½, Tunis, 7/ Las Palmas, 7/9 St. Vincent.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen for mindre Skibe i Rudkjøbing Tolddistrikt holdt den 27. f. M. aarlig Generalforsamling i Rudkjøbing.

Formand N. Andersen, Lohals, fremlagde det reviderede Regnskab, der godkendtes. Regnskabet stillede sig gunstigt, idet Foreningen kun har haft et Par Smaahavariet.

Foreningen ejer nu c. 19,500 Kr. I Betragtning af denne forholdsvist store Beholdning vedtoges det at nedsætte den aarlige Præmie fra 1¼ pCt. til 1 pCt.

Marstal Skipperforening

holdt den 26. f. M. aarlig Generalforsamling.

Formanden, Bankhestyrer H. Clausen, bød velkommen, hvorefter Kassereren, Skibsreder H. I. Bager oplæste det reviderede Regnskab.

Foreningens Indtægter beløb sig til ialt Kr. 4,386.24, heraf var bl. a. Kr. 1,008 Kontingent til Skipperkassen, Kr. 383 til Sygekassen, Kr. 1,804 til Understøttelseskassen og Kr. 442 Æresmedlemmernes Bidrag.

I Understøttelse var der udbetalt Kr. 2,820 og i Sygehjælp Kr. 236.

Foreningen tæller 260 Medlemmer og har i Aarets Løb haft en Tilgang af syv ny Medlemmer. Ialt understøtter Foreningen 71.

Formanden meddelte, at Bestyrelsen ønskede Forsamlingens Tilslutning til at lade de i senere Aar vedtagne Lovændringer trykke og omdele til Medlemmerne. Dette tiltraadtes af Generalforsamlingen.

Paa Bestyrelsens Vegne foreslog Formanden en Ændring i Lovene gaaende ud paa følgende:

»Af Kassens Formue maa ingen Sunde uddeles eller paa anden Maade forbruges mere, end ut der stæde ved hvert Regnskabsaars Begyndelse i reel Formue er mindst det Beløb, som de ved Aarets Slutning levende Medlemmer personlig eller i Forening med deres afdøde Forsørgere tilsammen har indbetalt i Kassen.«

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Formanden henlede Opmærksomheden paa, at det gjaldt om at faa Ungdommen ind i Foreningen, og derfor mente han, at alle unge Mænd, der havde Styrmandseksamen, stor eller lille, burde have Ret til at blive Medlemmer af Foreningen.

Man diskuterede om Forstaaelsen af Ordet Styrmand, men overlod sluttelig Fortolkningen heraf til Bestyrelsen.

Formanden omtalte Foreningens Virksomhed i Aarets Løb, og navnlig dødelede han ved dens Stilling til det i Fjor stiftede Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger.

Skibsførerforeningen af 1874 blev stærkt kritiseret fra flere Medlemmers Side. Siden Dampskibsførerne i Massevis havde indmeldt sig i den, var den ikke værd at være i for »Marstallerne«. Kontingentet var jo desuden sat op, saaledes at det ikke var overkommeligt for de mindre Sejlskibsførere.

Skibsrederne I. C. Carlsen og C. W. Clausen anbefalede at lade Marstal Skipperforening være Medlem af Fællesraadet endnu ét Aar, hvilket vedtoges.

Formanden meddelte, at Marstal Skipperstands Kvindeforening i Aarets Løb havde indsamlet c. 1,100 Kr., hvoraf c. 700 Kr. var uddelt i Understøttelser. Formanden benyttede Lejligheden til at bringe nævnte Forening en Tak for den gode Haandsrækning.

Paa Forslag af Bestyrelsen fastsattes Pensionen for 1911 til 40 Kr.

Til Bestyrelsen valgtes i Stedet for Skibsrederne E. K. Hansen og N. Jepsen, der ikke ønskede Genvalg, Sognefoged F. Carlsen og Skibsreder F. H. Hansen. Revisorerne genvalgtes.

Havariet og Forlis.

Jamaica, Dpsk. af Bergen, kom den 28. f. M. ved Udgaende fra Præstø i Ballast paa Grund i Præstø Bugt. Bjergningsdamperen »Uråd« fra Moss bragte Skibet flot, og Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet, Danzig.

Niels Juul, Skonnert af Dragør, kom den 29. f. M. paa Grund ved West Wemyss. Ladningen er Kul.

Nordamerika, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Følge Telegram fra Baltimore været i Kollision med en amerikansk Skonnert fra Newport News. (Fortsættes Side 76.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Løvguden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet og udleveres gratis:
 Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Den Danske Lods. 7de Udgave 1910.
 Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den Danske Havne-Lods. 6te Udgave 1909.
 Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Fortegnelse over Sømærker i de Danske Farvande 1909.
 Forandringer og Tilføjelser Nr. 6 til Den Islandske Lods. 2den Udgave 1903.
 Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den Færøske Lods. 3die Udgave 1907.
 Samtlige Forandringer er sluttet den 1ste Januar 1911.

Paa Søkort-Arkivet forhandles:
 Haandbog for Søværnet for 1911, sluttet den 1ste Januar 1911. Udgivet ved Marineministeriets Foranstaltning. Pris: 50 Øre.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

187. Forandringer af midlertidige Bestemmelser for Farvandslodsning. A Der er meddelt Nyborg Lodsri Tilladelse til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Bornholm, Gjedser, Albu eller Gulstav gennem Store-Bælt 1) til Schultz's Grund, 2) til Sundet og 3) til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Hav.

De Lodsler, hvis Farvandslodsning er bestemt til at opløse ved Schultz's Grund, kan følge med Skibet til Sundet, Skagen eller udenlandsk Hav.

Bestilling paa de Farvandslodsninger, til hvilke Lodsriet er berettiget, tilstilles Lodsriet. B. Der er meddelt Frederikshavns—Hirtsholmens Lodsri Tilladelse til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Skagen gennem Kattegat og Store-Bælt til Albu eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger saavel ved Skagen som i udenlandsk Hav.

Lodserne er desuden berettiget til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Schultz's Grund gennem Store-Bælt til Albu eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er dem tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger saavel i udenlandsk Hav som ved Skagen, for at være rede til at begynde Lodsningen ved Schultz's Grund.

Bestillinger paa de Farvandslodsninger, til hvilke Lodsriet er berettiget, tilstilles Lodsriet. C. Der er meddelt Helsingørs Lodsri Tilladelse til at foretage:

1) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Skagen gennem Kattegat og Øresund til Falsterbo og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Skagen som i udenlandsk Hav.

2) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Bornholm og Falsterbo gennem Øresund og Kattegat til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Hav.

3) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Sundet N. om Sjælland gennem Store-Bælt til Albu eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel i Sundet som i udenlandsk Hav.

4) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Schultz's Grund gennem Store-Bælt til Albu eller Gulstav, Gjedser og Bornholm af Skibe, der forud er betænkte paa at foretage Tilbagerejse fra Østersøen gennem Sundet. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Schultz's Grund og i Sundet som i udenlandsk Hav.

Bestillinger paa de Farvandslodsninger, til hvilke Lodsriet er berettiget, tilstilles Lodsriet. D. Der er meddelt Drøger Lodsri Tilladelse til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Bornholm og Falsterbo gennem Øresund til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa

C-5 sorte, stumpe Lystønde 8^a Kbl S. 79° V. fra Crosby Baake. C-6 sorte, stumpe Lystønde paa C-5 Lystøndes gamle Plads. C-7 sorte, stumpe Lystønde paa C-6 Lystøndes gamle Plads. C-8 sorte, stumpe Lys- og Klokke-Baaketønde paa C-7 Lystøndes gamle Plads. C-9 sorte, stumpe Lystønde paa C-8 Lys- og Klokke-Baaketøndes gamle Plads. C-X sorte, stumpe Lystønde paa C-9 Lystøndes gamle Plads. C-XI sorte, stumpe Lystønde paa C-X Lystøndes gamle Plads. En sort, stump Lystønde mærket C-XII, der viser rød Et-Blink, ligger paa C-XI Lystøndes gamle Plads. Crosby Baake: 53° 31' N. Br. 3° 05' V. Lgd.

217. Vrag uskadeliggjort. Tuskar Rock. Irland Ø.-Kyst. Vraget af Barken »Annesley«, der ligger c. 2 Sm NNØ. fra Tuskar Rock Fyr, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 18 m. Tuskar Rock Fyr: 52° 12' N. Br. 6° 12' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 54. Kjøbenhavn 1911).

218. Fyr forandret. Little Samphire Island. Tralee Bay. Irland V.-Kyst. Little Samphire Island hvide og røde, faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Fyr med To-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 11 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. I øvrigt uforandret. 52° 16' N. Br. 9° 53' V. Lgd.

219. Fyr forandret. Hook Point. Waterford Harbour. Irland S.-Kyst. Hook Point Fyr er nu forandret til et hvidt Lyslyst, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. 52° 07' N. Br. 6° 56' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2708. Kjøbenhavn 1910).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

220. Fyr forandret. Fernando Poo. Santa Isabel. Afrika. Ledefyrene ved Fernando Poo er forstærket, de viser nu begge grønt Lys, tidligere viste det ene Fyr rødt, det andet Fyr grønt Lys. I øvrigt er Fyrene uforandret. 3° 46' 10" N. Br. 8° 48' 05" Ø. Lgd.

221. Afmærkning forandret. Deadmans Point. West Panhoscot Bay. Maine. Forsønde Stater i Nordamerika. En vandret stribet Spidsstønde er udlagt S. 51° V. fra The Graves Baake og S. 3° Ø. fra Negro Island Fyr for at afmærke en uylig funden 4^a m Grund, der ligger 1/8 Sm N. 42° 1/2 Ø. fra Indian Island Fyr. Samtidig er Deadmans Point lodret stribet Spidsstønde inddraget. Tøndens Plads: 44° 10' 34" N. Br. 69° 02' 50" V. Lgd.

222. Vrag ødelagt. Tønde flyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Skoner-ten »Belle Halliday« er ødelagt, over Resterne af Vraget og Stenladningen er der 6^a m Vand ved Lavvande. Vraget ligger i 11 m Vand, 3/8 Sm S. 53° Ø. fra Monomoy Fyr og 1 1/2 Sm S. 69 1/2° V. fra »Pollock Rip« Fyrskib. Spiritønden er flyttet og ligger nu et Par Meter fra Vragets Stævn. »Pollock Rip« Fyrskib: 41° 32' 05" N. Br. 69° 54' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 114. Kjøbenhavn 1911).

223. Vrag borttaget. New London Harbour. Connecticut. Long Island Sound. Vraget af Lægteren »Stella O'Callahan«, NNV. for Race Rock Fyr ved Indløbet til New London Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Race Rock Fyr: 41° 14' 37" N. Br. 72° 02' 51" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 65. Kjøbenhavn 1911).

224. Lys- og Fløjteønde forandret. Fenwick Island Shoal. Delaware. Fenwick Island Shoal Lys- og Fløjteønde 4 FIS, viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 38° 26' 47" N. Br. 74° 50' 44" Ø. Lgd.

225. Lys- og Fløjteønde forandret. Winter Quarter Shoal. Virginia. Winter Quarter Shoal Lys- og Fløjteønde 2 W Q S, viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek. 37° 55' 33" N. Br. 75° 05' 37" V. Lgd.

226. Baker opført. Dame Point. St. Johns River. Florida. Ved Dame Point er opført følgende Baaker: Dame Point Baake 14, der er en Stang med en rød Firkant, mærket 14, paa Toppen, staar paa N.-Kanten af den gravede Reude ved Løbets Bøjning, c. 275 m Ø. fra Dame Point. Dame Point Baake 16 A, der er en Stang med rød Firkant, mærket 16 A paa Toppen, staar paa N.-Kanten af den gravede Reude ved Løbets Bøjning, c. 320 m V. fra Dame Point, der ligger paa 30° 23' 10" N. Br. 81° 33' 28" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

227. Grund. Galveston Harbor. Texas. Forsønde Stater i Nordamerika. En 5^a m Grund ligger 1460 m S. 10° V. fra Fyret paa North Jetty ved Galveston Harbor. Ud for North Jetty er der ligelædes 5^a m Vand. North Jetty Fyr: 29° 20' 47" N. Br. 94° 40' 41" V. Lgd.

228. Vrag. Cape Maysi. Cuba Ø.-Kyst. Vraget af en Damper, der ligner en Ankerligger, staar paa Landgrunden tæt ved Cape Maysi Fyr, der ligger paa 20° 15' 10" N. Br. 74° 09' 41" V. Lgd.

om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Havn.

Bestillingen paa saadanne Farvandslodninger tilstilles Lodsretten. De nugældende Takster for Farvandslodninger og for Lodsernes Rejse- og Dagpenge forbliver uforandrede.

Disse Bestemmelser træder i Kraft den 1de Februar 1911 og er gældende til Aarets Udgang. (Danske Lods, Side 28). Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2855. Kjøbenhavn 1910).

188. »Thyborøn« Lys- og Fløjtende atter i Orden. Nordseens »Thyborøn« Lys- og Fløjtende er atter i Orden. 56° 42' (35") N. Br. 9° 10' (45") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 128. Kjøbenhavn 1911).

189. Fyr slukket. Midlertidig Fyr tændt. Søby Havn. Kattegat. Nedrivningen af det yderste Stykke af S.-Molten ved Søby gamle Havn er paabegyndt. Den hvide og røde Lanterne, der vises fra Moltovet, er udelagt og en midlertidig, hvid Lanterne er tændt paa den gamle Havns N.-lige Moltovet. De midlertidige Lanterner ved de ny Havnemoler brænder fremdeles. Arbejdet ved Havnen ventes fuldført i Foraaret 1911. Den endelige Belysning af Havnen er endnu ikke fastslaaet. Søby Havn: 57° 20' N. Br. 10° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods, Side 157. Havne-Lods, Side 133. Fyr-Forl., Nr. 112). (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 1787. Kjøbenhavn 1909).

190. Grund dækket. Tangen. Kattegat. Ifølge Meddelelse fra Grenaa Lodseri har der dannet sig en c. 950 m stor Tang- og Sandgrund, der er tør ved Lavvande, paa den SV.-lige Del af Tangen. Rød Spidsstønde med 2 opadvendte Køste. Tangen SV.: 56° 35' N. Br. 10° 35' Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Lods, Side 170). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 420 og 1546. Kjøbenhavn 1910).

191. Lodstørtøj midlertidig inddraget. Myrd. Begestrem. Smaalands-Farvandet. Løbs-fartøjet ved Nyord er inddraet for Is. Lodsene holder Vagt ved Bønsvig, naar Forholdene tillader det. Lodstørtøj: 55° 45' (17") N. Br. 12° 13' (10") Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

192. Fyr forandres. Laboratoriehøjen. Karlskrona. Sverrig. I 1911 forandres Laboratoriehøjen Fyr med Formærkelser til at vise grønt Lys fra N. 59° Ø. til S. 34° Ø, hvidt Lys fra S. 34° Ø til S. 21° Ø, rødt Lys fra S. 21° Ø til c. S. 10° Ø. Over Kofhardsredden skal Fyret som hidtil vise hvidt Lys. 56° 09' 45" N. Br. 13° 36' 05" Ø. Lgd.

193. Fyr forandres. Borgøholmen. Kalmarsund. I 1911 forandres Borgøholmen Fyr til et Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek. 56° 52' 38" N. Br. 16° 38' 08" Ø. Lgd. (Kort. Nr. 206).

194. Fyr forandres Grønønde. Stockholm Skærsgaard. I 1911 skal en grøn Lysvinkel, der lyser Ø. efter over Røfgrund fra S. 8° Ø, indstilles i Grønønde Fyr. I øvrigt uforandret. 59° 12' 36" N. Br. 18° 34' 12" Ø. Lgd.

195. Fyr forandres. Svedudden. Stockholm Skærsgaard. I Svedudden Fyr skal i 1911 indstilles en rød Lysvinkel, der lyser fra S. 11° Ø. S. paa Jod mod Land. I øvrigt uforandret. 59° 50' 32" N. Br. 10° 05' 06" Ø. Lgd.

196. Fyr forandres. Furuøgrund. Bottniske Bugt. I 1911 skal Furuøgrund Forlyr forandres til et Blinklyr, der viser Et-Blink hver 1 Sek., og Furuøgrund Bagfyr til et Fyr med En-formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Furuøgrund Forlyr: 64° 54' 55" N. Br. 21° 14' 00" Ø. Lgd.

197. Fyrs Karakter. Gustafsvarn. Hangö. Finske Bugt. Finland. Efter den endelige Forandring af Gustafsvarn Fyr, er det nu et hvidt, rødt og grønt Lymlyr, der viser 2-Lyn hver 9 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 7 Sek. Det viser rødt Lys fra N. 81½° V. gennem N. og Ø. til S. 63½° Ø., grønt Lys fra S. 63½° Ø. til S. 48½° Ø., hvidt Lys fra S. 48½° Ø. til S. 38½° Ø., rødt Lys fra S. 38½° Ø. til S. 23½° Ø., 59° 49" N. Br. 29° 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2818. Kjøbenhavn 1910).

198. Taagesignal midlertidig opført. Bernan. Østersøen. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Taagesignalet ved Bernanen midlertidig opført. 56° 23' N. Br. 20° 58' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

199. Sømærke udlægges. Falkenberg. Sverrig. I Foraaret 1911 udlægges en Skage med 2 nedadvendte Koste SV. for Knofarvandet S. for Falkenberg. 56° 50' 55" N. Br. 12° 28' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211).

200. Fyr forandres. Rättaren. Göteborg Skærsgaard. I 1911 skal Rättaren Fyr forandres til et Blinklyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 34' 55" N. Br. 11° 48' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186).

201. Fyr forandres. Kaarholmen. Göteborg Skærsgaard. I 1911 skal Kaarholmen Fyr forandres til et Blinklyr, der viser To-Blink hver 6 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 37' 17" N. Br. 11° 49' 27" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186).

202. Fyr forandres. Riff. Göteborg Skærsgaard. I 1911 skal Riff Fyr forandres til et Blinklyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 39' 38" N. Br. 11° 48' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186).

203. Fyr forandres. Brännåskärren. Göteborg Skærsgaard. I 1911 skal Brännåskärren Fyr forandres til et Blinklyr, der viser To-Blink hver 6 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 39' 14" N. Br. 11° 44' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186. Danske Lods Side 245).

204. Fyr forandres. Vitten. Göteborg Skærsgaard. I 1911 skal Vitten Fyr forandres til et Blinklyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 38' 12" N. Br. 11° 37' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 211 og 236. Danske Lods, Side 245).

205. Sømærke udlægges. Hällébådan. Sotelfjord. I Foraaret 1911 udlægges en sort Vagter med hvidt Bælte og 1 Ballon paa Ø.-Siden af 6 m Pollen paa Hällébådan. 58° 26' 30" N. Br. 11° 12' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236).

206. Fyr forandres. Stangskär. Bohuslänken. I 1911 skal Stangskär Fyr forandres til et Blinklyr, der viser To-Blink hver 6 Sek. Lysvinklerne bliver uforandrede. 59° 39' 41" N. Br. 11° 11' 35" Ø. Lgd.

207. Sømærke udlægges. Norra Gåsd. I Foraaret 1911 udlægges en Skage med Kost V. for en 3 m Grund V. for Norra Gåsd. 58° 41' 34" N. Br. 11° 10' 35" Ø. Lgd.

208. Sømærke udlægges. Kosteröarna. I Foraaret 1911 udlægges en sort Vagter med Ballon paa 59° 53' 36" N. Br. 10° 55' 13" Ø. Lgd. N. for en 5. m Grund V. for Kosteröarna. (Kort Nr. 236).

III. Nordseens, Nordhavet og Hvide Hav.

209. Farvand tilsendt. Schluchter. Nordsees Seege. Ostfriesche Bø. Tyskland. Farvandet Schluchter ved Nordsees tilsendt, Almærkningerne inddraget og Ledelyrene slukket. S. for en paa N.-Siden af Farvandet liggende Hindring er udlagt en Vragtønde med S.-lig Top-betegelse. 53° 42' 56" N. Br. 7° 07' 43" Ø. Lgd.

210. Fyr forandret. Watum. Ems. Holland. Watum Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Lyn fra N. 9½° Ø. til N. 24° Ø, hvidt, fast Lys fra N. 24° Ø. til N. 26° Ø. hvidt To-Lyn fra N. 26° Ø. til N. 39° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 53° 22' 32" N. Br. 6° 53' 30" Ø. Lgd.

211. Fyr forandres. Strandhinn. Vlieland. Strandhinn Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 1. Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1. Sek. Det viser rødt Lys fra S. 54° V. til S. 68° V., hvidt Lys fra S. 68° V. til N. 23° V., grønt Lys fra N. 23° V. til N. 18° V., hvidt Lys fra N. 18° V. til N. 14° Ø. rødt Lys fra N. 14° Ø. til N. 30° Ø, hvidt Lys fra N. 30° Ø. til N. 54° Ø. 53° 18' 12" N. Br. 5° 03' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 156. Kjøbenhavn 1911).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland Irland.

212. Skydefelt afmærket. Boulogne. Frankrig. To rød og sort stribebe Spittønder med Ballon er udlagt i 10 og 12 m Vind, c. 3500 m V. og VNV. fra Cap d'Alpreeh, for at afmærke det farlige Skydefelt ved Boulogne. Tønderne vil med det første blive malet hvide. N.-lig Tønde: 50° 42' 47" N. Br. 1° 30' 54" Ø. Lgd. S.-lig Tønde: 50° 41' 57" N. Br. 1° 30' 44" Ø. Lgd.

213. Kløkke- og Undervandskløkketønde udlægges. Bishop Rock. Scilly Isles. England. Omtront den 8de Marts 1911 udlægges en sort og hvid vandret stribet Lys- og Undervandskløkketønde, mærket »Strumble«, der viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek., c. 3 Sm N. 18° V. fra Fyret paa Fishguard Belgoyrder, der ligger paa 52° 00' N. Br. 4° 58' V. Lgd.

214. Taagesignal forandret. Hartland Point Fyr. Bristol Channel. Taagesignalet ved Hartland Point Fyr gives nu med Taagehorn, To-Stød hver 20 Sek., Stød 2½ Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2½ Sek., Pause 13½ Sek. 51° 01' N. Br. 4° 31' V. Lgd.

215. Lys- og Undervandskløkketønde udlægges. Strumble. Fishguard. Omtront den 8de Marts 1911 udlægges en sort og hvid vandret stribet Lys- og Undervandskløkketønde, mærket »Strumble«, der viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek., c. 3 Sm N. 18° V. fra Fyret paa Fishguard Belgoyrder, der ligger paa 52° 00' N. Br. 4° 58' V. Lgd.

216. Almærkning forandret. Crosby Channel. Liverpool Bay. I Crosby Channel er følgende Tønder flyttet og ligger nu:

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

229. Fyr atter tændt og midlertidig forandret. Tutoia, Brasilien. Fyret paa Tutoia Baake er tændt og viser midlertidig hvidt, fast Lys. 20° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2276. Kjøbenhavn 1910).
 230. Fyrtaarn forandret Farve. Olinda Point, Pernambuco. Olinda Point Fyrtaarn er nu hvidt. 8° 00' S. Br. 34° 50' 43" V. Lgd.
 231. Fyr atter tændt. Santos Harbour. Fyrene ved Indløbet til Santos Harbour er atter tændt. Santos Harbour: 24° 08' S. Br. 46° 16' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392. Kjøbenhavn 1910).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

232. Fyr tændt. Veglia, Østerrig-Ungarn. Paa Karantænemolehovedet paa N.-Siden af Veglia Havn er tændt et ubevogtet, grønt, fast Havnefy. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 2 Sm. 45° 01' N. Br. 14° 34' Ø. Lgd.
 233. Oplysning om midlertidig Fyr. Melilla, Marokko. Det midlertidige grønne, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebryderen ved Melilla Havn vises fra en Pæl c. 10 m fra Bølgebryderens Yderende. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 2 Sm. Tønden, der er udlagt ved Arbejderne, er en sort og rød vandret stribet Tønde, der ligger i 12 m Vand c. 30 m fra Yderenden af Arbejderne. Melilla Havn: 35° 17' N. Br. 2° 56' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2397. Kjøbenhavn 1910).

IX. Den N. lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

234. Tønde til Forsøg ombyttet med Lystønde. Beira, Portugisisk Ø.-Afrika. Tønde Nr. 10 ved Beira er til Forsøg ombyttet med en Lystønde. 19° 53' S. Br. 34° 49' Ø. Lgd. I den nærmeste Fremtid vil 5 andre Tønder blive ombyttet med Lystønder.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

235. Oplysning om Undervandsklokketønde. Saddle Islands, Yang Tse Kiang Approach. China. Undervandsklokketønden N. for North Saddle Fyr ligger 8 Kbl N. 11° V. fra Fyret og giver To-Slag hver 4 Sek.
 Ønsker et Skib at prøve Klokken om Dagen, skal det paa Toppen hejse en Diamant-Form eller et hvidt Flag med en gul eller blå Klokke i Midten. Klokken vil da hurtigst muligt blive sat i Virksomhed, sædvanligvis i Løbet af et Kvartér.
 Taagesignalet fra North Saddle Fyr er ultraudret. North Saddle Fyr: 30° 51' N. Br. 122° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 85. Kjøbenhavn 1911).
 236. Taagesignal midlertidig ophørt. Orvogo To, Long Group. Korea-S.-Kyst. Taagesignalet paa Orvogo To er midlertidig ophørt. 34° 17' 09" N. Br. 126° 28' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2795. Kjøbenhavn 1910).
 237. Oplysning om Fyr. Ari Semu (Sentinel Island), Korea S.-Kyst. Ari Semu Fyr er et Lynfy, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 2.7 Sek. Flammens Højde: 116 m. Synsvide: 12 Sm. Der er ingen Vagt ved Fyret; dersom det slukkes, vil det være nogen Tid, inden det atter tændes. 34° 32' N. Br. 128° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2798. Kjøbenhavn 1910).
 238. Fyr tændt. Yonshu Kutsu, Chukupen Bay. Korea Ø.-Kyst. Paa Yonshu Kutsu trigonometriske Station (35 m) er tændt et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 20 Sek., det lyser fra N. 18° V. gennem N. og Ø. til S. 8° Ø. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 19 Sm. Hvidt, ottekantert Taarn. 37° 03' 39" N. Br. 129° 25' 46" Ø. Lgd.
 239. Taagesignal midlertidig ophørt. Shiriya Zaki, Tsugaru Strait. Honshu, Japan. Shiriya Zaki Taagesignal er midlertidig ophørt. 41° 26' N. Br. 141° 27' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

240. Karantænebestemmelser. Malta. — Tripolis i Afrika er erklæret kolerafri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Febr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		99	99 1/4
Danmark	57 1/4 - 1/2	57 1/4	57 3/4
Norden		88 1/2	89 1/2
København			
Carl	77 1/2	77 1/4	78
Dannebrog	84 - 1/2	84	84 1/4
Skjold	49 1/2	49 1/2	49 3/4
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896	83 3/4 - 84	84	84 1/4
Hejmdal		91	92 1/2
Østasiatiske	148 - 1/4	148	148 1/4
Østersøen			
Nordsøen		5	6
Gorm		74 1/2	76 1/2
Torm	70	69	70
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		4 1/2	5 1/2
Forenede Bugser-Selskab		55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 1/2 - 3/4	46 1/2	46 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
5% Østasiask. Komp.			
State- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		93 3/4	95 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/4	86 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		89 1/2	90
4% — — — 2. Serie.		94 1/2	94 3/4
4% — — — 1.		95 1/2	97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	89	89 1/2
4% — — —	7.	93 1/2	94 1/2
3 1/2% Landkreditk.	3.	93	95
4% Østift. Kreditf.	9.	94	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	145 1/2	145 1/4	145 1/2
Privatbank	108 3/4 - 1/2	108 1/2	108 3/4
Landmandsbank	141	140 3/4	141 1/4
Handelsbank	140	139 3/4	140
Grundtejerbank	22 - 1/2	22 3/4	23
Burm. & Wain	96 3/4 - 1/2	96 1/2	96 3/4
Helsingørs Jærnsk.		74	74 1/2
Sukkerfabr.	255 - 1/4	255	255 1/4
Bryggeri Aktier	181 1/2	181 1/2	181 3/4

Vekselkurser d. 1. Febr. 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.21	18.17
Paris	72.05	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.85	

Notering paa Berlins Bers d. 1. Febr. 1911.	
Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols.	93.80
3 1/2% Boden Kredit.	91.40
5% Mexikanske 1899	100.10
5% Rumænske Stats	102.40
4% — — — 1890	95.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 76,000 „Danmark“ 120,000 „Carl“ 2,000 „Dannebrog“ 2,000 „Skjold“ 2,000 „Dampsk. af 1896“ 12,000 „Dansk-russisk“ 174,000 „Østasiatisk“ 206,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	N	betyder: Nye Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.		
3758	N	England, December 1910.
2585	R	Borneo, North-West Coast. — Tanjung Beras Basah to Masa Tiga Island.
2586	R	England. — England, Coastguard stations.
2587	R	Scotland. — Scotland, Coastguard stations.
512	R	Ireland. — Ireland, Coastguard stations.
2884	R	Hebrides. — Approaches to Stornoway.
	R	United States, Florida Reefs. — Legaré anchorage.
	R	Holland: —
215	N	Nederlandsch-Guyana. Monden der Coppename- en Sarameca-rivier. 1: 50,000. Januar 1911. Pris: f. 0,30.
	N	Norge: —
	N	Fortegnelse over Norske Fyre, Taakesignaler og Redningsstationer. Januar 1911.
	N	Fortegnelse over Seilmerker paa den norske Kyst. Januar 1911.
	T	Lyskland: —
	T	Nachtrag zum Segelhandbuch für das Südhelmsische Meer, Auflage 1908. December 1910.

Danmark, 3/m. Skonnert af Thuro, er den 31. f. M. strandet paa Goodwins Sands; Besætningen er reddet og indbragt til Rams-gate.

Veritas, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 31. f. M. totalt forlist ved Treguier. Mandskabet er reddet. Skibet, der var bygget 1902 i Marstal, maalte 163 Netto Reg.-Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, Kjøbenhavn, er i de sidste Dage solgt følgende Skibe:

Damperen »Bagnas«, hjemmehørende i Cardiff, bygget 1883, la-stende 2,050 Tons dw., købt af H. Kuhnle i Bergen. — Baaden er nu overtaget af den ny Reder og faar Navnet »Rande«.

Skonnert »Østene«, tilhørende Emil Sager i Steinge, Sve-rig, 60 Reg.-Tons, bygget 1906 i Södre Garn med Klasse 3/3 G. 1 l. til 1915, købt af Kapt. R. Jensen, Karlshamn, og Medredere.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs førere fordelagtigst i A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsproviauteringsforretning
Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilson.

21, Havnegade 21.

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

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 30./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna
1./2. — Algarve, Borries, afg. herfra 31./1. til Newcastle. —
Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 2./2. — Antwerpen,
Madsen, oplagt. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 26./1.
hertil. — Arno, Strubberg, ank. Reval 29./1. — Aurora, Fi-
scher, pass. Brunsbüttel 28./1. til Bordeaux. — Baron Stjern-
blad, Therkildsen, afg. Dunquerque 30./1. hertil. — Beira, Lunge,
afg. Malaga 1./2. til Gibraltar. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank.
New York 26./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Riga 28./1.
— Christian IX, Holm, ank. London 29./1. — Dagmar,
Bogvad, ank. Neapel 1./2. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 30./1.
— Florida, Andersen, afg. Las Palmas 28./1. hertil. — Frede-
rik, Sørensen, ank. Pillan 30./1. — Georgios I, Sørensen, ank.
Hull 1./2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 28./1. til

Now York. — Hengest, Munk, ank. hertil 25./1. — Hjelm, Kylesbeck, afg. Danzig 1./2. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 31./1. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 31./1. — Kasaan, Mikkelsen, ank. hertil 2./2. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kurusk, Gommessen, ank. Antwerpen 30./1. — Leopold II, Christensen, pass. Holtenau 1./2. til Libau. — Louise, Larsen, afg. Palermo 30./1. til Algier. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 31./1. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Cardiff 28./1. til Tunis. — Morsø, Nellemann, ank. Lissabon 1./2. — Moskø, Jonsen, afg. Newcastle 29./1. til Genua. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Dunkerque 22./1. — Nordjylland, Petersborg, pass. Brunsbüttel 31./1. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Dunkerque 28./1. — Omsk, Harder, ank. Libau 26./1. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 25./1. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 25./1. — Pregel, Iversen, oplagt. — Saga, Wiberg, pass. Holtenau 1./2. hertil. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Clauson Kaas, afg. New York 25./1. til Kristiania. — Thyra, Tramp, afg. herfra 1./2. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 1./2. — Tyr, Thaning, afg. herfra 31./1. til Windau. — United States, Gotsche, oplagt. — Hans Gndc, afg. herfra 25./1. til Manchester. — Karin, ank. Stettin 29./1. — Vadsø, afg. Liverpool 31./1. hertil.

Det astasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, ank. Suez 30./1. — Chumpon, Hansen Raun, ank. Bangkok 31./1. — Pagan, Gabe, afg. Pagan 1./2. til Marseille. — Samui, Licht, afg. London 30./1. til Kjøbenhavn. — Bintang, Caroc, afg. Frederikstad 31./1. til Middlesbro. — Cathay, Kruise, ank. Antwerpen 29./1. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Port Said 28./1. — Indien, Jensen, ank. Shimoneski 1./2. — Siam, Knudsen, ank. Hongkong 29./1.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./1. til London. — St. Thomas, Hanseu, afg. St. Thomas 28./1. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. Norre Sundby 1./2. til Rotterdam.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Penarth Doek 31./1. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 26./1. for Antwerpen. — Fanny, Eriksen, afg. Civitavecchia 31./1. til Trapani. — Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 28./1. for Antwerpen. — Alexy, Uldall, ank. Hamburg 31./1. — Dagny, Sørensen, ank. Rotterdam 30./1. — Mary, Bang, afg. La Pallice 31./1. til Ghent.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Libau 30./1. — Nautik, N. Nielsen, ank. Tyne 30./1. — Nordsoen, Gram, ank. Valencia 29./1. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 31./1. for Hamburg. — Hebe, Gørgesen, ank. Le Treport 1./2. — Inger, Schiff, ank. Nizza 29./1. — Johanne, Hansen, afg. Malmö 31./1. til Libau. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Westervik 30./1. — Marie, Jessen, ank. Cherbrough 31./1. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 30./1. for Antwerpen. — Bodil, Skou, afg. Hull 30./1. til Kjøbenhavn. — Dagmar, Mathiasen, afg. Nakskov 1./2. til Rostock. — Norma, Mikkelsen, ank. Fecamp 31./1. — Alfa, Lauritsen, ank. Ipswich 1./2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 25./1. — Eklipika, Funder, ank. Savona 27./1. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 30./1. — Svend, Schmidt, afg. Ålesund 30./1.

Nordsoen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Newport 28./1. — Nordland, Møller, afg. Neapel 1./2. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Flensborg 30./1. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 28./1. — Rusland, Bennetzen, afg. Kiel 28./1. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 24./1.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Port News 12./1.

Europa. Europa, Hansen, afg. East Hartlepool 31./1. — Tyskland, Dastrup, afg. Salerno 27./1. — Belgien, Nielsen, afg. Savona 1./2. — Frankrig, Friis, afg. Savona 20./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kiel 31./1. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, afg. Svendborg 31./1. til Libau. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Newport 25./1. til Tunis. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hamburg 31./1. til Hartlepool. — Rnss, Petersen, afg. Puerto Borghi 25./1. til Continent. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Rotterdam 31./1. til Algier. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 20./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

C. K. Hansen. Aggersborg, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Amalienborg, afg. Huelva 21./1. — Boscia, ank. Vejle 27./1. — Brattingsborg, ank. Sunderland 30./1. — Cimbria, ank. Genua 27./1. — Dansborg, pass. Gibraltar 28./1. — Elsborg, afg. Seaham 27./1. — Flynderborg, ank. Ghent 24./1. — Fredensborg, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Frederiksborg, afg. Huelva 25./1. — Fyen, afg. Hamburg 28./1. — Granaria, afg. New Orleans 18./1. — Guldborg, afg. Santander, 24./1. — Hammershus, afg. Tynen 7./1. — Har-

rildsborg, afg. Windau 26./1. — Hundborg, ank. London 30./1. — Høneborg, afg. Methil 29./1. — Jelling, ank. Wilmington 25./1. — Jømsborg, afg. Windau 26./1. — Jungshoved, afg. Norfolk 23./1. — Jægersborg, afg. Cardiff 24./1. — Kallundborg, afg. Riga 25./1. — Kalø, ank. Cardiff 16./1. — Klampenborg, ank. Barcelona 29./1. — Kronborg, ank. Rotterdam 21./1. — Lejre, ank. New Orleans 25./1. — Lilleborg, afg. Libau 26./1. — Marselisborg, ank. West Hartlepool 14./1. — Nivingston, ank. Helsingør 22./1. — Næsborg, ank. Helsingør 29./1. — Randelborg, ank. Windau 30./1. — Rosenborg, afg. Libau 26./1. — Seccalia, ank. Port Said 29./1. — Silkeborg, ank. Huelva 18./1. — Skakkeborg, ank. Sunderland 28./1. — Skanderborg, ank. Libau 26./1. — Skjoldborg, ank. Cardiff 27./1. — Skodsborg, afg. Birkenhead 24./1. — Spigerborg, ank. Genoa 28./1. — Stegelborg, afg. Huelva 27./1. — Stjerneborg, afg. Barry 25./1. — Søborg, ank. Horli 24./1. — Taarnborg, ank. Svendborg 28./1. — Tuborg, ank. Huelva 25./1. — Ullsborg, afg. Torre d'Annunciata 25./1. — Uranienborg, afg. Libau 26./1. — Vordingborg, ank. London 30./1.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Cette 29./1. — Martha, Christensen, afg. Bougie 24./1. — Elna, Rathje, ank. Arzew 31./1. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 31./1. — Simone, Terkildsen, ank. Cette 28./1. — Jeanne, Olsen, afg. Cartagena 26./1. — Vera, Larsen, ank. Tynen 28./1. — Daisy, Lagesen, afg. Bordeaux 30./1. — Anine, Leith, afg. Tynen 21./1. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 27./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 24./1. — London, Bom, ank. Sunderland 28./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 27./1. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland 31./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. London 29./1. — Wien, Boeck Hansen, afg. Kjøbenhavn 29./1. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 22./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 31./1. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 30./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Reval 29./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. Blyth 1./2. — Hermia, Hansen, ank. Middelfart 29./1. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 29./1.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Senham 1./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Hull 31./1. — Valborg, Hansen, ank. London 1./2. — Gunhild, Hansen, ank. Gedser 29./1.

Frem. Austa, Bagger, afg. Cardiff 31./1. — Freja, Nielsen, ank. Rügenwalde 25./1. — Vera, Thing, ank. London 1./2.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Rotterdam 1./2. til Frederikshavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 1./2. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 1./2. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 31./1. for Libau. — Rødfaxe, Vilandt, pass. Brunsbüttel 31./1. for Ghent.

Ero. Emanuel, Svane, ank. Libau 29./1. — Enighedcn, Jensen, ank. Grimsby 30./1.

Sejlskibe.

Renné. John Hintze, er ank. Svance 24./1. — Laurentine Emilie, er ank. Gudhjem 24./1.

Svendborg. Anna Breum, Rasmussen, ank. Kings Lynn 25./1. — Fylla, Rasmussen, ank. Frederikshavn 26./1. — Erik, Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./1. — Helge, Carlsen, ank. Dieppe 25./1. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 26./1. — Mercur, Lund, ank. la Rochelle 26./1. — Kasper, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./1. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Caen 26./1. — Rota, Albrechtsen, ank. Randers 27./1. — Norden, Andreassen, ank. Egersund 27./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 29./1. — Fortuna, Jørgensen, ank. Powey 30./1. — Noah, Jørgensen, ank. Le Havre 30./1. — Jason, Hansen, ank. Limerik 28./1. — Flora, Sørensen, ank. Newcastle 30./1. — Lindhardt, Madsen, ank. Nyborg 1./2. — Zampa, Wulff, ank. Rochester 31./1.

Era. Sejerskransen, Friis, ank. Leith 30./1. — Natalia, Eriksen, ank. Malaga 28./1. — Thyra, Hansen, ank. Mobile 28./1. — Norma, Christensen, ank. Grimsby 29./1. — Juliane, pass. Wolmer 26./1. — Hjalmar, pass. Beachy Head 26./1. — Hansigne, Boye, ank. Methil 29./1. — Hertha, Krull, ank. Santander 29./1. — Habil, Rasmussen, ank. Setubal 29./1. — I. A. Kromann, er afg. Kjøbenhavn. — Harris, Thorsteinson, ank. Aalborg 29./1. — Yrsa, Hansen, ank. Setubal 30./1. — Kiane, Christensen, ank. Setubal 30./1. — Mastings, Friis, ank. Boston (Engl.) 30./1. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Calais 30./1. — Hebe, Clausen, ank. Grao 30./1. — Vera, Tjellesen, ank. Melilla 30./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Februar 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Burmeister & Wain. — Redere og Strejkende. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtfenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovieringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69.
Kjøbenhavn K.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønter

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petiline à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. Februar 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
 Oksekødsuppe med Kød**

Fruktvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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



I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl. Hof-Leverandør.
 Niels Juulsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
 Preiser**
 Kjøbmagergade 13.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735

LANDMANDSBANKEN

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

De private Assurandører, lim.
 i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: **16. Holmens Kanal.** Telegram-Adresse: **Private.** Telefon-Nr. **6 og 4108.**

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 9210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
 de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: **Gammel Strand 34.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124.**

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør

paatager sig Nybygning og Reparation af Jern- og Staal-, Damp- og Sejskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokke for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længde samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibsfører.

Styrmand, 30 Aar, med Skibsfører-Borgerskab, søger i dette Foraar et mindre Dampskib at føre i indskrænket eller uden for indskrænket Fart — eventuelt kan nogen Kapital indskydes. Billet, mrkt.: „379, Dampskibsfører“, bedes indlagt paa „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 15. Februar d. A.

Skib til Salg.

Sk. „Kalifornien“, 30,77 Netto-Tons, 72 Tons dw., sejler uden Ballast, er billig til Salg ved Henvendelse til

Skipper R. P. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby, 49,82 Netto-Tons, 110 Tons dw., 104 Tons Rug, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører H. L. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

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

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



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Den almindelige
danske Skibsførerforening
af 1874.

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 23. Februar 1911 Kl. 7 Eftm. i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads 13, med følgende Dagsorden:

- 1) Aarsberetning aflægges.
- 2) Det reviderede Regnskab fremlægges.
- 3) Forslag til Ændring i Lovenes § 6.
- 4) Forslag til Ændring i Sygekassens Vedtægter — § 4.
- 5) Forslag til Ændringer i Enkekassens Love.
- 6) Valg af Bestyrelsesmedlemmer. Tre færende og tre ikke-færende Medlemmer.
- 7) Valg af Revisorer.

Ændringsforslagene henligge til Gennemsyn i Foreningens Lokaler, St. Annæ Plads 13, fra Kl. 10—4, og ville blive offentliggjorte i Medlemsbladet for Februar Maaned.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpe middel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehaver: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 360 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1910 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 31. Januar 1911.

Bülow.

Rønnenkamp-Holst.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Andragende fra Maskinist-Foreningen om Ændringer i Sønæringsloven vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en dansk-svensk Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de i Danmark og Sverige udstedte Lanternecertifikater. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, hvorvidt der ved Forhøjelse af Skibsmaalingsafgiften, Indførelse af en Registreringsafgift eller paa anden lignende Maade kunde opnaas yderligere Kompensation for Statens Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsvæsenet — henvistes til Udvalg.

4. Skrivelse fra Udenrigsministeriet om, at der af det russiske Handelsministerium er blevet forelagt Ministerraadet et Lovforslag angaaende Indførelse af Præmier for Bygning af Skibe og om Ophævelse af Toldfriheden for Skibe, indførte til Rusland.

Kjøbenhavn, den 7. Februar 1911.

Søfolks Valgret. I Folketingets Aftennemøde den 2. ds. kom Lovforslaget om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget til første Behandling.

Ingvar Jensen anbefalede Forslaget, men kunde ønske dets Bestemmelser udvidet til at gælde alle Vælgere, der var lovligt forhindret i at udøve deres Valgret.

Chr. Hansen sluttede sig hertil.

Berendsen anbefalede ligeledes Forslaget.

Parkov kunde paa sine Gruffefællers Vegne anbefale Forslaget paa det bedste, men maatte meget fraaade, at det udvidedes til at gælde andre end Sømand.

Birch vilde ligeledes finde det heldigst, om man indskrænkede sig til Søfolk alene paa det nuværende Tidspunkt.

Indenrigsministeren takkede for velvillig Modtagelse. Han havde foretrukket at lade Forslaget gælde Søfolk alene, fordi disse indtog en særlig Stilling i Forhold til alle andre, og han var bange for, at hvis man nu begyndte at ville udvide Forslagets Rammer, vilde Lovforslaget ikke blive gennemført i Aar. Derimod vilde han gerne være med til senere at give alle de andre forhindrede den samme Adgang til at stemme som Søændene.

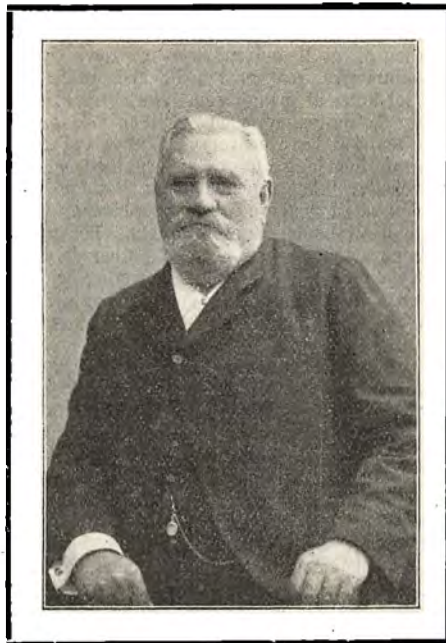
Jacobsen gjorde gældende, at Søfolkene maatte have Lov til at stemme paa Parti, da de som oftest ikke kunde vide, hvilke Kandidater, der var opstillet.

Efter nogle yderligere Bemærkninger henvistes Lovforslaget til et Udvalg paa elleve Medlemmer.

Passeret Vrag. Marineministeriet meddeler den 5. ds.: En til Kristianssand indkommen Damper rapporterer at have passeret et flydende Vrag den 3. ds. Kl. 11 Fm. paa 57° N. Br. 1° 17' Ø. Lgd.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Kaptajn M. F. M. Bartram.



Ved Kapt. M. F. M. Bartrams Død den 2. ds. har Sømandsstanden mistet en, af alle som kendte ham, almindelig aglet og afholdt Mand, en ægte Type paa en god dansk Sømand af den gamle Skole. Han var født i Vejle 20. September 1847 og lærte Skibbyggeri paa Illums Værft i Middelfart. Da han var udlært, arbejdede han nogle Aar i England, sidst i Liverpool, sejlede derefter med engelske Skibe paa Vestindien, Ostindien, og Australien, tog Styrmandseksamen i Randers og sejlede derefter med danske Skibe paa Middelhavet og andre Steder. Omkring 1879 blev han Styrmand med M. J. G. Melchiorss »Henriette«, førte senere »Malvina« og »Clara« og var i nævnte Firmas Tjeneste, til han overtog Pladsen som Inspektør i »Bombøbøssen« i November 1903. Denne Plads har han sammen med sin Hustru voglet med sjælden Nidkærlighed og Dygtighed og har gjort sig overordentlig afholdt af Stiftelsens Beboere, som han søgte at gavne og glæde, hvor han kunde.

Kaptajn Bartram udnævntes den 1. Januar 1910 til Tilsynsmand ved Sejlskibe i Henhold til den ny Lov om Tilsyn med Sejlskibe, som da traadte i Kraft.

Han besad et engelsk Diplom for i sin Tid at have reddet en Mand fra at drukne ved selv at springe over Bord i aaben Sø, ligesom han havde modtaget en Anerkendelse fra De private Assurandører. O. H.

Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.

Det af Landstinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. (se Dansk Søfartstidende Nr. 87, 1910) har den 3dje Februar med Jørgen Berthelsen som Formand og Ordfører afgivet følgende Betænkning:

Nærværende Lovforslag er i Hovedsagen bygget paa det Udkast, som den af Marineministeriet under 11. Januar 1904 nedsatte Kommission afgav. Udvalget kan tiltræde de fra Kommissionen og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fremkomne Udtalelser om, at det vil være af Betydning, at den paa dette Omraade gældende Lovgivning underkastes en Revision i det væsentlige i Overensstemmelse med det forelagte Lovforslag.

Udvalget foreslaar i enkelte Henseender forskellige Ændringer

i Lovforslaget, hvilket vil fremgaa af de nedenfor motiverede Ændringsforslag.

Maskinmestrenes Forening har i et til Udvalget indsendt Andragende (se Bilag Nr. 1.) udtalt Ønske om at knytte Haandværksprøven, der skal godtgøre vedkommendes Dygtighed som praktisk Haandværker, til den almindelige Maskinisteksamen. Udvalget erkender Rigtigheden af, at Haandværksprøven kræves bestaaet i hvert Fald af de Maskinmestre, som gaar i Udenrigsfart. Da Maskinisteksamen imidlertid tages af mange, som ikke agter at være søfarende Maskinmestre, og da Bestemmelse om, hvilken Uddannelse den søfarende Maskinmester skal have erhvervet, træffes ved Søneringsloven, maa dette Spørgsmaal endelig afgøres ved en Revision af denne Lov.

Man mener heller ikke, at der i denne Retning vil vindes væsentligt ved at kræve en længere Værksteduddannelse for Indstilling til Eksamen end den i Lovforslaget forlangte. For mange Lærlinge er det af Betydning at kunne begynde paa Forberedelsen til Eksamen ikke alt for længe efter, at Skoletiden er omme, og den praktiske Uddannelse paa flere Maskinværksteder er ikke særligt afpasset efter den Haandværksuddannelse, som den søfarende Maskinist helst bør besidde.

Udvalget er derfor blevet staaende ved den Værksteduddannelse, Lovforslaget angiver, navnlig da det er at vente, at Indførelsen af Haandværksprøven i Forbindelse med de ny Bestemmelser, Administrationen skal træffe om, hvilken Art af Arbejde Lærlingen skal have været beskæftiget med under Læretiden, samt de forøgede Krav til godkendte Værksteder vil gøre Maskinisternes Uddannelse som Haandværkere fyldigere og mere svarende til Formaalet end den nu gældende Ordning.

Da det af mange Grunde maa anses for formaalstjenligt, at Haandværksprøven afholdes paa et Statsværksted og da navnlig paa Orlogsværftet, gaar Udvalget ud fra, at dette om muligt vil finde Sted.

Udvalget anser det for en Mangel ved de nu gældende Bestemmelser, at der ikke er stillet noget Krav om, at den søfarende Maskinist skal have forrettet Tjeneste som Fyrbøder, forinden han erhverver Bevis som Maskinmester. Denne Mangel bør ogsaa rettes ved en Revision af Søneringsloven, hvor Bestemmelserne om Maskinisternes Uddannelse om Bord hører hjemme.

Udvalget har i Overensstemmelse med et fra Maskinmestrenes Forening fremsat stærk næret Ønske foreslaaet indført en Skibsmaskiningeniørekseamen, hvorom nedenstaaende Motiver giver nærmere Oplysning.

Naar hele Udvalget staar samlet, er det i væsentlig Grad begrundet paa den Forudsætning, at der fra Regeringens Side bliver forberedt Forslag til Revision af Søneringsloven.

Fra Københavns Maskinistekole har Udvalget modtaget et Andragende om Pensionering af deus faste Lærere. Det foreliggende Lovforslag beskæftiger sig ikke med Pensionering af det Maskinisteksaminernes vedrørende Personal. Denne Sag kan derfor ikke fremmes i Forbindelse hermed, men Udvalget mener, at Pensionering af de i Andragendet omhandlede Lærere bør finde sin Afgørelse sammen med Pensionering af Navigationsskolerens Lærere.

Med Hensyn til de enkelte Ændringsforslag bemærkes følgende: I Ændringsforslag Nr. 1 foreslaas Rækkefølgen af Eksaminerne ændret, idet det formentlig maa anses for rettest først at nævne de 3 alt eksisterende Eksaminer (Maskinpasserprøven, den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen); der i Hovedsagen ikke foreslaas væsentligt ændret, samt derefter sætte de 4 ny foreslaaede Eksaminer saaledes, at den Eksamen, der nærmest vedrører Maskinister paa Landjorden, nemlig Tillægsprøven for elektriske Installatører, nævnes sidst.

Der er foreslaaet indført en ny Eksamen: »Skibsmaskiningeniørekseamen« af følgende Grund:

I de senere Aar er Handelsflaaden bleven forøget med flere store Hurtigdamper, og Udviklingen gaar i Retning af Anvendelse af meget sammensatte Maskinerier, hvis Betjening kræver den indsigtfuldeste Ledelse. Det maa formentlig erkendes, at de Mænd, som skal forestaa Driften af saadanne Skibsmaskinerier, som findes i f. Eks. Udvandrer-skibe, der befærer fremmede Verdensdele, saasom »Oscar II« m. fl., bør besidde i det væsentlige samme Kundskabsfyldte og Erfaring, som der kræves af Orlogsflaadens Marineingeniører.

Marineministeriet traf derfor i Aaret 1904 Foranstaltning til, at der i ældste Klasse i Søværnets Maskinskole — den nuværende Ingeniørelvskole — uden væsentlig Udgift for vedkommende kunde gives private Maskinister Lejlighed til at opnaa en afsluttende Uddannelse, der ved fortrinnsvis at gaa i maritim-teknisk Retning vilde gøre saadanne Maskinister særligt egnede til at indtage Handelsflaadens mest ansvarsfulde Stillinger.

Da der imidlertid ikke var nogen Tilgang til denne Søruddannelse, og man ønskede, hvis det viste sig formaalstjenligt, at sammensluttede Kadet- og Ingeniørelvskolerne, blev Bestemmelsen om Optagelse af private Maskinister i Ingeniørelvskolen ikke optagen i Søværnsloven af 30. September 1909.

Under Hensyn til det ønskelige i, at der kan gives Handelsflaadens yngre, begavede Maskinister Lejlighed til at erhverve sig de Kundskaber, som Skibsmaskiningeniører i de ovenanførte Stillinger bør besidde, har man i Ændringsforslaget optaget en Skibsmaskiningeniørekseamen; indtil videre vil denne dog nærmest være en frivillig Eksamen, svarende til den engelske: »Extra First-class Engineer Examination«.

Den foreslaaede ny § 5 giver de nærmere Bestemmelser om

Skibsmaskiningeniørekseamen. For at denne kan blive en Fortsættelse af den udvidede Maskinisteksamen, foreslaas, at den sidstnævnte Eksamen skal være bestaaet, inden vedkommende kan indstille sig til Skibsmaskiningeniørekseamen, ligesom der forinden kræves mindst 6 Maaneders Søfart som Maskinist. De paagældende vil næppe have Vanskelighed ved at opnaa denne Søfart, medens de aftjener deres Værnepligt som Reservemaskinister i Søværnet.

Med Hensyn til Ændringsforslag Nr. 2 bemærkes, at saaledes som Lovforslagets § 2 om Motorpasserprøven er affattet, har den bibragt forskellige det Indtryk, at denne Prøve skulde kræves bestaaet af Fiskere og andre, som selv eller ved Hjælp af deres Børn betjener Motorerne i deres Fartøjer. Da dette ikke er Tilfældet, idet Formaalet med Motorpasserprøven er at udbrøde Kendskab til Motorers forsvarlige Pasning, særlig blandt Fiskerbefolkningen, idet man der ved haaber at opnaa en mere økonomisk Drift og en paalideligere Betjening til Gavn saavel for Besætningen som for dem, der har sat Penge i Fartøj og Motor, har man ændret Paragraffens Ordlyd noget.

Man har ment det forsvarligt at nedsætte Alderen fra 17 til 16 Aar.

Ændringsforslagene under Nr. 3, 4, 5, 7, 8 og 10 staar i Forbindelse med Ændringsforslag Nr. 1.

Ændringsforslag Nr. 6 er motiveret under Ændringsforslag Nr. 1. I Ændringsforslag Nr. 9 foreslaas, at Ordet: »øvrigt« i Lovforslagets § 8 udgaar, da det kan give Anledning til Misforstaaelse, idet man kan faa det Indtryk, at Ministeren kan stille yderligere Krav om Værksteduddannelse end dem, Lovforslaget stiller. Meningen er, at Ministeren skal kunne give de detaljerede Bestemmelser om, hvad der forstaas ved: »Maskinarbejde«, »godkendt Værksted« o. s. v.

Ændringsforslag Nr. 11 er begrundet i, at det neppe er rigtigt, at en Maskinist kan nøjes med en mindre Værksteduddannelse end den Minimum-Uddannelse, Lovforslaget kræver, og der er heller ikke Trang til en saadan Undtagelsesbestemmelse undtagen i de første Aar efter Lovens Ikrafttræden. Kravene om Værksteduddannelse er nemlig ikke ganske de samme i Lovforslaget som i den nu gældende Lov, idet der i den sidstnævnte kræves 3 Aar i et Smede- eller Maskinværksted, deraf mindst 1 Aar ved Dampmaskiners Forfærdigelse, med Lovforslagets 3 Aars »faglig Uddannelse« i et Smede- eller Maskinværksted, deraf mindst 1 Aar ved »Maskinarbejde« paa et »godkendt Maskinværksted«.

Da det vil være ubilligt, at de Maskinister, som agter at indstille sig til Eksamen i Løbet af de første Par Aar efter Lovens Ikrafttræden, maa standse deres Forberedelse til Eksamen og søge Optagelse paa andre Værksteder, fordi Kravene til Værksteduddannelsen er bleven ændret, foreslaas ligesom i den nu gældende Lov, at Ministeren bemyndiges til i de 2 første Aar efter Lovens Ikrafttræden at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne om Værksteduddannelsen. En saadan Undtagelsesbestemmelse hører hjemme under Afsnittet: »Midlertidige Bestemmelser«, hvorfor Paragraffen foreslaas flyttet.

Udvalget kan ikke billige den i Lovforslagets § 14 indeholdte ubetingede Regel om Eksamens Afholdelse paa Fyn og i Jylland, men foretrækker at bemyndige Ministeren til at bestemme, hvor Eksamen skal afholdes. Hertil sigter Ændringsforslag Nr. 12 og 13.

Ændringsforslagene under Nr. 14, 15 og 17—22 skyldes Forslaget om Indførelse af Skibsmaskiningeniørekseamen.

Ved Ændringsforslag Nr. 16 foreslaar man at stille Ministeren frit med Hensyn til Valget af Eksaminatører og Meddommere, da der ogsaa udenfor København kan findes dertil kvalificerede Kræfter.

I Henhold til foranstaaende stilles følgende

Ændringsforslag:

Af Udvalget:

Til § 1.

1) Paragraffen affattes saaledes:

»De i denne Lov omhandlede Eksaminer ere følgende:

1. Maskinpasserprøven,
2. Den almindelige Maskinisteksamen,
3. Den udvidede Maskinisteksamen,
4. Skibsmaskiningeniørekseamen samt
5. Haandværksprøven,
6. Motorpasserprøven og
7. Tillægsprøven for elektriske Installatører.

Kravene, der kunne stilles ved de under Nr. 1—6 ommeldte Eksaminer, fastsættes nærmere ved kongelig Anordning.»

Til § 2.

2) Paragraffen bliver § 7 og affattes saaledes:

»Ved Motorpasserprøven kunne de, som maatte ønske det, godtgøre deres Kendskab til Motorer.

For at kunne stedes til denne Prøve maa vedkommende være fyldt 16 Aar.»

Til § 3.

3) Paragraffen bliver § 2, og i sidste Linie ændres »§ 8« til: »§ 9«.

Til § 4.

4) Paragraffen bliver § 3, og i næstsidste Linie ændres »§ 8« til: »§ 9«.

Til § 5.

5) Paragraffen bliver § 4, og i 3die Linie ændres »eller« til: »« og i 8de Linie »§ 6« til: »§ 8«.

6) Som ny § 5 indsættes:

»Prøven, der aflægges ved Skibsmaskiningeniørekksamen, omfatter følgende Faggrupper:

- 1) Hjælpefag, bestaaende af Engelsk, Tysk, Matematik, Naturlære og teknisk Mekanik samt
- 2) maritim-tekniske Fag, bestaaende af Skibsbygning, Maskinfag og elektrotekniske Fag.

Prøven indrettes saaledes, at den kan tages paa en Gang eller i to Dele.

For at kunne stedes til Skibsmaskiningeniørekksamen skal vedkommende have bestaaet den udvidede Maskinisteksamen og have faret til Søs mindst 6 Maaneder, som Medhjælper ved Maskinen i et Dampskib i Fart samt medbringe Modenhedsbevis fra den Skole eller Lærer, der har forberedt ham til den paagældende Prøve.

Til § 6.

- 7) Paragraffen bliver § 8.

Til § 7.

- 8) Paragraffen bliver § 6.

Til § 8.

- 9) Paragraffen bliver § 9, og i 1ste Linie udgaar: »øvrige«, og i 2den Linie ændres »§§ 3, 4, 6 og 7« til: »§§ 2, 3, 6 og 8«.

Til § 9.

- 10) Paragraffen bliver § 10, og i 2den Linie ændres »§§ 2 til 5 samt § 7« til: »§§ 2 til 7«.

Til § 10.

- 11) Paragraffen flyttes til 6te Afsnit »Midlertidige Bestemmelser« som ny § 25 og affattes saaledes:

»Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til i et Tidsrum af 2 Aar fra nærværende Lovs Ikrafttræden at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne i denne Lov om Værktsedsuddannelsen.«

Til § 14.

- 12) I 1ste Stykke, 2den Linie, ændres Ordet »og« til: »; desuden afholdes«.

- 13) I samme Stykke, 3die Linie, ændres Ordene: »paa Fyn . . . de Byer« til: »i de Byer udenfor København«.

- 14) I 3die Stykke foran »Tillægsprøven« indsættes: »Skibsmaskiningeniørekksamen og«.

Til § 15.

- 15) 2det Stykke affattes saaledes:
»Overhøringen og Bedømmelsen foretages af Bedømmelseskommissioner, der ved hver Prøve bestaar af 1 Eksaminator og 2 Meddommere, ved Maskinpasserprøven og Motorpasserprøven dog kun af 1 Eksaminator og 1 Meddommer.«

- 16) 3die Stykke affattes saaledes:
»Eksaminatorer og Meddommere beskikkes af Ministeren for Handel og Søfart.«

Til § 16.

- 17) I 1ste Stykke, 1ste Linie, tilføjes efter »Maskinisteksamen«: »eller Skibsmaskiningeniørekksamen«.

- 18) I samme Stykke, 3die Linie, tilføjes efter »Maskinisteksamen«: »og Skibsmaskiningeniørekksamen«.

- 19) I samme Stykke, 4de Linie, udgaar: »3«.

- 20) I samme Stykke, 4de Linie, tilføjes efter »Faggrupper«: »af vedkommende Eksamen«.

Til § 17.

- 21) I 2den Linie tilføjes efter »Maskinisteksamen«: »og Skibsmaskiningeniørekksamen«.

Til § 25.

- 22) Paragraffen, der bliver § 26, affattes saaledes:
»Den, der har bestaaet den almindelige eller udvidede Maskinisteksamen efter Lov Nr. 48 af 30. Marts 1892, er berettiget til at fremstille sig henholdsvis til den udvidede Maskinisteksamen eller Skibsmaskiningeniørekksamen efter denne Lov.«

Til § 26.

- 23) Paragraffen bliver § 27.

Bilag I.

Maskinmestrenes Forening.
Amaliegade 6.

Kjøbenhavn, den 2. December 1910.

Til den høje Regering og Rigsdag.

I Anledning af det af Ministeriet for Handel og Søfart forelagte Forslag til Lov om Maskinisteksamen skal Maskinmestrenes Forening i Erbødighed tillade sig at fremsætte følgende:

I Følge Forslaget paatænkes indført en frivillig Haandværksprøve, der skal kunne tages efter en forudgaaende Læretid paa tre Aar.

Denne Ordning anser Maskinmestrenes Forening for højst uheldig, idet det for en søfarende Maskinmester er en absolut Nødvendighed, at han ikke alene skal kunne planlægge og tilrettelægge et Stykke Arbejde, men han skal ogsaa kunne udføre det selv. Denne Fordring træder selvfølgelig stærkest frem ved Havaritilfælde til Søs, hvor Menneskeliv og Værdiers videre Skæbne afhænger af Maskinmestrenes Kunnen eller ikke Kunnen.

Danske Maskinmestres praktiske Uddannelse har tidligere været fortrinlig og anerkendt selv i de store Industrilande, men Udviklingen har imidlertid medført, at dette Forhold er forandret, og Aarsagen hertil er, at Maskinfabrikerne, hvor den unge Mand kommer i Lære, mere og mere anvender Arbejdsmaskiner, og yderligere kan de som Følge af den skarpe Konkurrence ej heller anvende synderlig megen Tid til Lærlingene i disses Uddannelsesetid, men søger at drage den Nytte af dem, de kan, ved at beskæftige dem ved en eller anden Specialmaskine, hvilket jo ogsaa for Folk, der skal beskæftiges ved Fabriksdrift i Land, kan være en god Uddannelse, men for vordende søfarende Maskinmestre er det absolut ikke passende, idet disse bør være i Stand til at udføre Smedearbejder, Reparationer af det Værktøj, de selv skal bruge, og Arbejder ved Skruestik samt have Forstaaelsen af, hvorledes Maskinarbejde udføres uden Brug af Arbejdsmaskiner, idet saadanne sjældent findes om Bord og kun i meget elementære Former.

At opnaa denne Grad af praktisk Duellighed paa tre Aar er som Regel en Umulighed under de Forhold, der for Tiden findes paa Maskinfabriker og Værksteder, og det vil derfor være ganske betydningsløst at foranstalte en Haandværksprøve efter denne Læretids Forløb.

Som Minimum for en passende Læretid kan ansættes fem Aar, og har den unge Mand anvendt disse Læreaar godt, vil han kunne tilfredsstille de Fordringer og løse de Opgaver, der bør stilles ved en Haandværksprøve, der tages i det anførte Hjemed.

Den af Marineministeriet i 1904 nedsatte Kommission til Revision af Bestemmelserne vedrørende Navigator- og Maskinistundervisningen udtaler i Skrivelse til nævnte Ministerium, jfr. Rigsdagstidendes Pag. 2272, at Kravet om en Forhøjelse af Læretiden til fem Aar (hvis Berettigelse man altsaa ogsaa har erkendt i Kommissionen) kunde udsættes til en eventuel Revision af Søværningsloven.

Det er jo imidlertid klart, at da Søværningsloven ingen Bestemmelser indeholder angaaende en Maskinists Læretid, men kun i § 13 a stiller Krav om, at Maskinisteksamen skal være bestaaet, for at Vedkommende kan erholde Bevis som Maskinmester, vil det være rimeligt at stille Fordring om Læretid i den Lov, der beskæftiger sig med Uddannelse af Maskinister, nemlig Loven om Eksaminer for Maskinister, og ikke vente, til en anden Lov, der hidtil ikke har beskæftiget sig med dette Forhold, eventuelt skal revideres.

Vi tillader os derfor erbedigst at henstille, at:

1. Den praktiske Haandværksprøve bliver gjort obligatorisk, saaledes at Eksamensbevis for 1ste Afdeling af Eksaminer for Maskinister ikke erholdes, forinden denne Prøve er bestaaet, og
2. at ingen kan indstille sig til Haandværksprøven, forinden han har udstaaet en Læretid paa mindst fem Aar paa et anerkendt Værksted.

Vi tillader os at henvisse til vedlagte Afskrift af en Skrivelse fra Maskinmestrenes Forening til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som i alt væsentlig blev tiltraadt af denne og indsendt til Ministeriet for Handel og Søfart, der viser, at der er fuld Enighed om Nødvendigheden af at faa indført en bedre praktisk Uddannelse for Maskinisterne saavel mellem Rederierne som blandt alle i Søfartssager interesserede Parter.

Yderligere tillader man sig at anføre, at af de i de sidste 10 Aar indstillede 2.967 Personer har henimod 2.200 bestaaet Maskinisteksamens første Afdeling; dette Tal er saa uforholdsmæssigt stort, at der for Tiden er over 100 Maskinister ledige; medens flere Hundrede Mænd, der har taget Maskinisteksamen, arbejder som Maskinarbejdere rundt om paa Maskinfabriker og Værksteder. Handelsflaadens Behov for Maskinister er altsaa ikke alene tilfredsstillet, men der findes et stort Antal Mænd, der har forberedt sig til en bestemt Gerning, som slet ikke er kommet til at udøve den.

Maskinmestrenes Forening har ligeledes, som det fremgaar af den som Bilag medfølgende Skrivelse, foreslaaet, at Betegnelsen for den udvidede Maskinisteksamen blev forandret til »Skibsingeniørekksamen«.

Denne Forandring vil for Maskinmestrene være af den allerstørste Betydning. Ved Lov Nr. 215 af 30. September f. A. om Søværnets Ordning blev Betegnelsen for alle de Stillinger, som indtil da var betegnet som »Maskinmestre«, forandret til »Marineingeniører«, og til Trods for, at Ministeriet i dets Bemærkninger til Lovforslagets § 11 anfører: »Da den til Maskinmester af 1ste Klasse i Handelsflaaden nærmest svarende Grad i Orlogssflaaden ved Lov Nr. 215 af 30. September f. A. om Søværnets Ordning er Marineingeniører af 1ste Grad o. s. v., finder Ministeriet dog ikke Anledning til at imødekomme Ønsket.

Der stilles stadig større Krav til de søfarende Maskinmestres Uddannelse. Et moderne Passagerskib er med sit vidtløftige Hjælpe-maskineri fuldt ud saa udviklet en Mekanisme som et Orlogsskib, og den ledende Maskinmester i et saadant Skib bliver stillet overfor Opgaver i sin Virksomhed, som kræver samme Kundskabsfylde og Erfaringer som dem, der kræves af Orlogssflaadens Maskinister, til-

med da Maskinbesætningen i Handelsskibe er langt mindre i Forhold til Maskineriets Størrelse end i Orlogsskibe.

Den Eksamen, der i Lovforslaget kaldes »Den udvidede Maskinisteksamen«, er i Følge Lov om Søneringen af 25. Marts 1895 § 5 kun paabudt for at erholde Ret til at sejle som 1ste Maskinmester i Udvandrer-skibe, der befører fremmede Verdensdele, altsaa for Mænd der skal forestaa Driften af saadanne Skibsmaskiner som i S/S »Oscar II« og lignende store Skibe.

Man tillader sig endnu at anføre, at de med Maskinmestrene ligestillede indenfor Hær og Flaade ved de ny militære Love har faaet Betegnelsen »Ingeniør«, og at de samme Forskydninger med Hensyn til Betegnelsen har fundet Sted i andre Handelsmariner, hvorfor man ærbødigt henstiller til det høje Ting, at Betegnelsen for den udvidede Maskinisteksamen bliver »Skibsmaskingeniør-eksamen«.

I dette Lovforslag foreslaas indført en »Motorpasserprøve«. Denne er væsentlig beregnet for Folk, der skal passe Motorer i Fiskerbaade og andre Smaaskibe. Udviklingen gaar imidlertid i den Retning, at allerede nu meget store søgaaende Skibe forsynes med Motorer (Diesel-Motorer) af flere Tusinde Hestes Kraft. Til Betjeningen af saadanne er det jo ikke Meningen at anvende Folk med Motorpasserprøven; vi tillader os derfor at henstille, at man for at undgaa senere fejlagtige Fortolkninger, der altid medfører meget Arbejde og Tidsspilde, forandrer Betegnelsen »Motorpasserprøve« til »Prøve i Pasning af Smaamotorer for Fiskefartøjer og lignende«, en Betegnelse, der, selv om den er længere, vil vanskeliggøre senere fejlagtige Fortolkninger.

I Haab om, at det høje Ting vil tage denne vor Henstilling under velvillig Overvejelse, tegner

I Ærbødighed
Oscar Mortensen,
Formand.

G. Nielsen,
Sekretær.

Underbilag.

Maskinmestrenes Forening,
Amaliegade 6.

Kjøbenhavn, den 2. September 1910.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Henhold til den ærede Fællesrepræsentations Skrivelse af 24. f. M. med vedlagte Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister tillader Maskinmestrenes Forening sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

I. Skibsmaskinisternes praktiske Uddannelse.

Maskinmestrenes Forening har, som det vil fremgaa af de til Forslaget knyttede Bilag og Bemærkninger, gentagne Gange slaaet til Lyd for, at der lagdes betydelig mere Vægt paa de vordende Maskinmestres praktiske Uddannelse, og vore Henvendelser har da ogsaa bidraget til, at Indførelsen af en »Haandværksprøve« er blevet foreslaaet, men vi maa betone, at Skridtet bør gøres fuldt ud, saaledes at Bestaaelsen af »Haandværksprøven« er en Betingelse for at faa Bevis for Erhvervelsen af »Den almindelige Maskinisteksamen«. Den teoretiske Del af Eksamen kan jo derfor godt tages efter f. Eks. tre Aars Læretid, men Eksamensbevis erholdes ikke, for »Haandværksprøven« ogsaa er bestaaet.

Hvis den Grad af praktisk Færdighed, der bør forlanges ved »Haandværksprøven«, skal naas, kan en for praktisk Arbejde jævnt anlagt ung Mand ikke nøjes med at være i Lære i et mindre Tidsrum end fem Aar, i Særdeleshed, da det meget ofte er de sidste to Aar af dette Tidsrum, der udgør den egentlige Læretid.

Maskinmestrenes Forening har gennem sine Medlemmer haft Lejlighed til at erhverve sig et indgaaende og paalideligt Kendskab til, hvorledes de yngre Maskinisters praktiske Færdighed er bleven mindre i de senere Aar, hvilket Forhold som saa ofte tidligere anført har sin Grund i:

1. At Maskinværkstederne og Fabrikerne mere og mere anvender Arbejdsmaskiner og Læringer til at passe disse.

2. At tre Aars praktisk Uddannelse absolut er for kort et Tidsrum til at omnaa en for en vordende Maskinmester passende Grad af praktisk Færdighed.

Skal en Maskinmester udfylde sin Plads paa rette Maade, maa han, foruden praktisk Omdømme, være i Besiddelse af den rent haandværksmæssige Færdighed; thi faa bliver som han, særlig i Havaritilfælde, stillet overfor vanskelige Opgaver og er henvist til at løse dem selv uden at have nogen at henvende sig til om Raad og Hjælp, og det gode Omdømme, som danske Maskinmestre til Søs har erhvervet sig for praktisk Dygtighed, skulde nødvendigvis forandres.

De danske Dampskibsredere kan maaske endnu ikke mærke de stærkt foregede Reparationsudgifter, som en Maskinmesterstand med ringe praktisk Uddannelse vil forarsage, idet der endnu stadig findes mange Mestre, der er i Besiddelse af den fornødne praktiske Færdighed, men bliver Nedgangen ved at fortsætte som i de senere Aar, vil Skibsfarten sikkert komme til at føle det.

Under Henvisning til foranstaaende tillader vi os derfor at henstille:

1. At Eksamensbevis for Bestaaelsen af »Den almindelige Maskinisteksamen« kun erholdes, naar »Haandværksprøven« er bestaaet.

2. At den Tid en Maskinist skal have praktisk Uddannelse, forinden han kan erholde Eksamensbevis for Bestaaelsen af »Den

almindelige Maskinisteksamen« bliver fem Aar, deraf to Aar paa et Værksted, der af Eksamenkommissionen er anerkendt som et Værksted, der i passende Grad beskæftiger sig med Forfærdigelse og Reparation af Dampmaskiner.

I Bemærkninger til Lovforslaget, Side 10, anføres det, at den praktiske Del af Installatørprøven og »Haandværksprøven« tænkes afholdt paa »Teknologisk Institut«. En Del, i alt Fald af sidstnævnte Prøve, maa efter vor Formening henlægges til et Værksted, der raader over mere Materiel og beskæftiger sig med større Arbejder end dette, saasom Burmeister & Wain, Flydedokken, Orlogsværftet eller lignende større Virksomheder.

II. Den teoretiske Uddannelse.

Idet vi erkender Ønskeligheden af, at Kravene hertil fastsættes ved kongelig Anordning af Hensyn til Maskinteknikens hastige Udvikling, vil vi dog betone, at de Fordringer, der stilles til Bifagene ved »Den almindelige Maskinisteksamen« (Dansk, Engelsk, Aritmetik, Plangeometri, Rumgeometri og Naturlære), burde hæves saa meget, at de i alt Fald stod paa Højde med Kravene til Realafgangs eksamen, saa meget mere, som en ikke ringe Del af Maskinmestrene har taget denne Eksamen. Ligeledes vil det være af Betydning om Tysk blev lært i samme Omfang som Engelsk.

I Bemærkninger til Lovforslagets § 11 anføres Pag. 9, at den Stilling, der nærmest svarer til Handelsflaadens »Maskinmester af 1ste Klasse«, i Orlogssflaaden er »Marineingeniør af 1ste Grad«.

Fordring om Erhvervelse af »Den udvidede Maskinisteksamen« stilles kun til de Maskinister, der skal gøre Tjeneste som 1ste Maskinmestre paa Passagerdampere i oversøisk Fart. Under Hensyn til den Forskydning i Betegnelser, der har fundet Sted saavel i vor Orlogssflaade som i den tyske og andre Handelsflaader, tillader vi os at henstille, at Benævnelsen »Den udvidede Maskinisteksamen« forandres til »Skibsmaskingeniør-eksamen«, idet vi henleder Opmærksomheden paa, at allerede den nuværende Betegnelse »Den udvidede Maskinisteksamen« angiver, at det er en Eksamen, som rækker ud over, hvad man i Almindelighed forlanger for at være Maskinmester.

I Haab om, at der maa blive taget det størst mulige Hensyn til foranstaaende Bemærkninger, tillader Maskinmestrenes Forening sig at udtale sin Forhaabning om, at Lovforslaget i en saadan ændret Skikkelse maa blive gennemført hurtigst muligt, da dette vil være af allerstørste Betydning og Gavn for den danske Skibsfart.

Med Højagtelse
Oscar Mortensen,
Formand.

G. Nielsen,
Sekretær.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentligste uforandrede fra forrige Uge. Danmark og Tyskland har optaget nogle Skibe for Kornlaster til Frankrig og Østnorge, samt nogle Skibe for Is- og Trælaster til England og Frankrig til ret acceptable Rater i Betragtning af Forholdene i det hele og det indskrænkede Omraade for Besejling. Iøvrigt er Markedet mat, og der mangler flere Laster til Sejlere, som ligger klar til at gaa i Fart.

Forudbefragtning fra Bottenhavet foregaar meget langsomt, idet det er vanskeligt at komme til Forretning med Befragterne, som vedvarende er lavt stemte, dog er der i nogle Tilfælde tillagt 1/3 pr. Std. fra forrige Uge.

Returfragter Vest fra er der vedvarende nogen Mangel paa særlig for de større Sejlere, medens de mindre, hvoraf der dog kun er faa i Fart, linder bedre Anvendelse.

Med Hensyn til de mindre Skibe blev der i sidste Uge for prompt Afskibning sluttet fra Colberg for Havre 7 M. og senere 6½ M., og endnu et Par Skibe vil antagelig kunne anvendes til sidstnævnte Rate, eventuelt ogsaa fra Stolpmünde, men ellers foreligger intet fra Nordtyskland førend efter Marts. Noteringerne staar herfor paa samme Fragtniveau som nævnt i tidligere Beretninger, 6 M. for Rug fra Danzig og Königsberg, 5½ M. for Havre fra Colberg og nærliggende Pladser, Greifswald 5¼ M. og fra Stralsund 5 M. Med Nedlaster er det endnu lidt smaat, navnlig til Danzig, hvortil der kun noteres fra Lysekil 3¾ M., hvilken Rate ogsaa noteres til Königsberg derfra. Sölvesborg byder Bloksten til Rostock og Wismar 5 M. og Åhus til Stettin 5½ à 6 M. for straks Afskibning; fra

de svenske Sundhavne noteres saa godt som ingen Lervarer, derimod Gødning til de fleste danske Provinshavne, men til ret smaa Fragter. Danmark sluttede fra Provinserne Hvede til Aalborg 15 Øre og udbyder Byglaster til Skien og Kristiania. Fra Kjøbenhavn sluttedes for Byg til Slesvig Holsten 4½ M. og senere 5 M. samt til Rostock 4 M. og noter til Colberg 4 M., i Forbindelse med Havre tilbage 6½ M.

Skibsefterretninger. Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, pass. Brunshüttel 3/2. for London. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 2/2. til Rodosto. — Algarve, Borries, ank. Newcastle 3/2. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 5/2. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunshüttel 5/2. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, laster. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 26/1. hertil. — Arno, Strubberg, ank. til Reval 29/1. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 2/2. — Baron Stjernblad, Therklidsen, afg. herfra 4/2. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 5/2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 2/2. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Riga 5/2. til Antwerpen. — Christian IX, Holm, afg. London 4/2. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Catania 4/2. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 5/2. — Florida, Andersen, afg. Las Palmas 28/1. hertil. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 6/2. — Garonne, Kromann, ank. Windau 3/2. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 1/2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 28/1. til New York. — Hengest, Munck, afg. herfra 5/2. til Esbjerg. — Hjelm, Kyllesbeck, ank. hertil 4/2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 4/2. til Reval. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 5/2. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 5/2. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30/1. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. La Rochelle 5/2. — Kursk, Gommensen, afg. Antwerpen 5/2. hertil. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 2/2. — Louise, Larsen, pass. Gibraltar 5/2. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 4/2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Cardiff 28/1. til Tunis. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 5/2. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Dunkerque 4/2. hertil. — Nordjylland, Petersborg, ank. Antwerpen 2/2. — Omsk, Harder, afg. Libau 4/2. til Hull. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Havre 5/2. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 4/2. til Aalborg. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 5/2. for London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 2/2. til Reval. — Saga, Wiherg, afg. herfra 4/2. til Königsberg. — Texas, Clauson Kaas, afg. New York 25/2. til Kristiania. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 5/2. nordpaa. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 1/2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 6/2. — United States, Gotsche, oplagt. — Hans Gude ank. Acton Grange 2/2. Karin afg. herfra 4/2. til Manchester. — Vadsø ank. hertil 5/2.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 25/1. — Ekliptika, Funder, afg. Savona 4/1. — Urania, Clausen, ank. Leith 2/2. — Svend, Schmidt, afg. Methil 3/2.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Newport 28/1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Flensborg 4/2. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 2/2. — Rusland, Bennetzen, afg. Boness 4/2. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 3/2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Esbjerg 2/2. — Belgien, Nielsen, ank. Valencia 4/2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Aarhus 3/1.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 27/1. — Amalienborg ank. Bremen 30/1. — Anna Mærsk ank. Windau 13/1. — Brattingsborg ank. Wearmouth 30/1. — Børglum (Secalia) ank. Port Said 29/1. — Chassie Mærsk ank. Bougie 31/1. — Dansborg, ank. Livorno 2/2. — Eisborg afg. Seaham 27/1. — Esrom (Granaria) afg. New Orleans 1/1. — Flynderborg ank. Blyth 2/2. — Fredensborg ank. Kjøbenhavn 29/1. — Frederiksborg ank. Nantes 30/1. — Fyen afg. Burntisland 1/2. — Guldborg ank. Lübeck 1/2. — Gurre (Cimbria) ank. Genua 27/1. — Hammershus (Astoria) afg. Tyne 7/1. — Harildsborg ank. Ghent 1/2. — Hundborg ank. London 30/1. — Høneborg ank. Kjøbenhavn 1/2. — Jølling (Frumentia) afg. Sunderland 16/1. — Jomsborg afg. Windau 26/1. — Jungshoved (Philadelphia) afg. Norfolk 23/1. — Jægersborg afg. Cardiff 24/1. — Kallundborg afg. Rotterdam 2/2. — Kallø afg. Cardiff 1/2. — Klampenborg ank. Barcelona 29/1. — Kronborg afg. Rotterdam 31/1. — Lejre (Patria) ank. New Orleans 25/1. — Lilleborg ank. Leith 1/2. — Marselisborg ank. West Hartlepool 14/1. — Nivingston ank. Helsingør 22/1. — Næsberg ank. Helsingør 29/1. — Peter Mærsk afg. Huelva 27/1. — Randselborg afg. Windau 2/2. — Rosenborg ank. Rouen 1/2. — Silkeborg afg. Huelva 2/2. — Skakkeborg afg. Sunderland 1/2. — Skanderborg ank. Libau 26/1. — Skjold-

borg ank. Cardiff 27/1. — Skodsborg ank. Oran 2/2. — Spigerborg ank. Rosas 2/2. — Stegelborg afg. Huelva 27/1. — Stjerneborg afg. Barry 25/1. — Søborg ank. Horli 24/1. — Taarnborg ank. Svendborg 28/1. — Tuborg ank. Huelva 25/1. — Ulfborg ank. Huelva 31/1. — Uranienborg ank. Rotterdam 1/2. — Vordingborg afg. London 1/2. — Ørkild (Boscia) ank. Nakskov 2/2.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Cette 29/1. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 4/2. — Elna, Rathje, ank. Arzew 31/1. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 31/1. — Simonc, Terkildsen, ank. Cette 28/1. — Jeanne, Olsen, afg. Cartagena 26/1. — Vera, Larsen, afg. Tyne Dock 2/2. — Daisy, Lagesen, ank. Swansea 2/2. — Anine, Leth, ank. Marseille 3/2. — Kamna, Løffler, ank. Bordeaux 27/1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, ank. Antwerpen 5/2. — Bandom, Thomsen, pass. Perim 4/2. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 31/1. — Pangan, Gabe, pass. Port Said 1/2. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 2/2. — Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 29/1. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Perim 3/2. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 29/1. til Port Said. — Indieu, Jensen, afg. Chimonoseki 3/2. til Wladivostok.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25/1. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 28/1. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. Rotterdam 4/1. til London.

Term. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 31/1. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 3/2. — Sjælland, Svarrer, afg. Reval 3/2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Blyth 1/2. — Hermia, Hansen, afg. Middelfart 3/2. — Alice, Jørgensen, afg. Odense 3/2.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Seaham 1/2. — Ragnhild, Schultz, ank. Holtenau 2/2. — Valborg, Hansen, ank. London 1/2. — Gunhild, Hansen, afg. Gjedser 4/2.

Det Dansk Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 3/2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Libau 2/2. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newport 25/1. til Tunis. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hartlepool 3/2. — Russ, Petersen, afg. Puerto Borghi 25/1. til Continent. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17/1. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Rotterdam 31/1. til Algier. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacoa 27/1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20/1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 20/1. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19/1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14/1.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Frederikshavn 4/2. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 1/2. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 4/2. til Aarhus. — Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 2/2. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Ghent 2/2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 1/2. — London, Bom, afg. Sunderland 1/2. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 2/2. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 2/2.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. London 3/2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 3/1. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 3/2.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Libau 3/2. til Rouen. — Nautik, N. Nielsen, afg. Tyne 3/2. til Nykjøbing F. — Nexos, Basse, afg. Goole 4/2. til Rouen. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 3/2. — Inger, Schifff, afg. Nizza 4/2. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, ank. Libau 2/2. — Laura, Pedersen, ank. Methil 4/2. — Marie, Jessen, afg. Cherbourg 3/2. til Swansea. — Cito, Jepsen, ank. Antwerpen 2/2. — Bodil, Skou, ank. Kjøbenhavn 4/2. — Dagmar, Mathiasen, ank. Rostock 2/2.

Frem. Austa, Bagger, afg. Cardiff 31/1. — Freja, Nielsen, afg. Rügenwalde 2/2. — Vera, Thing, afg. Gravesend 3/2.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Pernath Dock 2/2. til Sierra Leone. — Nelly, Clausen, pass. Dungeness 3/2. for Antwerpen. — Fanny, Eriksen, ank. Trapani 1/2. — Lilly, Nielsen, ank. Antwerpen 1/2. — Alexy, Uldall, ank. Stettin 4/2. — Dagny, Sørensen, afg. Rotterdam 2/2. til Methil. — Mary, Bang, afg. La Pallice 31/1. til Ghent.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Antwerpen 2/2. — Energi, Jensen, ank. Sunderland 3/2.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Thora, Thomsen, afg. Amsterdam 3/2. til Plæhn (Molukkerne).

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Liverpool 4/2.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart. — Kjøbenhavn, den 7. Februar 1911. — Kaptajn M. F. M. Bartram. — Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander, Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsug

faas billigst hos

H. Halmøe, Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenberg's Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Søjl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup - Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havet til Sale

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

JOHN WATT & Co.,

LTD.,

HULL & GRIMSBY.

Ship Brokers & Chartering Agents,

Bunkers supplied at all

Humber Ports.

Telegraf-Adr.: „BALTIC HULL“.

Adr.: „BALTIC GRIMSBY“.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

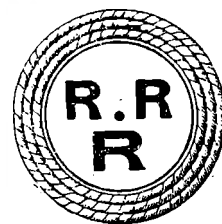
Kjøbenhavn, Fredag den 10. Februar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dæmpumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Bløkke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



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



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskellloyd“.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

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

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfieht zich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner, Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Skib til Salg.

Sk. „Kalifornien“, 30,77
Netto-Tons, 72 Tons dw., sej-
ler uden Ballast, er billig til
Salg ved Henvendelse til

Skipper R. P. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby,
49,32 Netto-Tons, 110 Tons
dw., 104 Tons Rug, er til Salg
ved Henvendelse til

Skibsfører H. L. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib ønskes.

Et nyt, godt Skib, 35—40
Netto-Tons, ønskes til Købs.

Andersen, Hesnæs,
pr. Stubbekjøbing.



Aktiebolaget Ystads Dragarelag

Ystad, Sverige

Telegramadr: Dragarelaget. Tel. 156

udfører alle Slags Løsnings-
og Lastningsarbejder til Plad-
sens billigste Priser. 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi an-
befaler os til d'Hrr. Rederes
Velvilje.

Til Salg

er en under Bygning værende
fladbundet Skonnert. Køl-
længde 75 Fod, Brede 19
Fod, Dybgaende 7 Fod 3
Tom. Vil opnaa 1ste Klasse
i Germ. Loyd, i mindre Kyst-
fart. Bæreevne ca. 130 Tons.
Nærmere Underretning med-
deler

Luc. Mulder,
Skibsværft,
Martenshoek.

En Motorfløjte

af d'Hrr. Viggo Jensen &
Cos Fabrikat i Aarhus, ny,
ikke været brugt, er ved en
Fejltagelse bleven købt til en
Baad, egner sig bedre til et
større Skib eller til en Fabrik,
kan faas til ca. halv Pris ved
Henvendelse til Skibshandler
Axel Carlsen, Aalborg.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

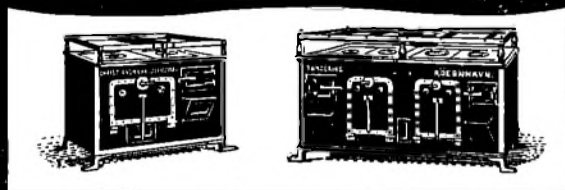
Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FØRLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssej-
lug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.

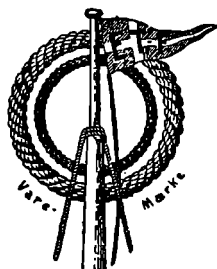


Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leverer
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kjøbenhavn, den 10. Februar 1911.

Fra Sekretæren for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, Hr. Pastor A. V. Storm, har vi modtaget følgende:

Hvor er vore skandinaviske Sømandsmissioner henne?

Højtærede Hr. Redaktør!

Saaledes spørger Hr. Kaptajn H. C. Carlsen, Fører af S/S. »T. M. Werner«, i *Dansk Søfartstidende* for 20. Januar 1911, og straks da vor Formand, Provst Fenger, fik det Nummer i Hænde, bad han mig skrive til vor danske Præst i Newcastle, Pastor A. Hansen, eller rettere til hans Hustru, da Pastor Hansen har ligget syg af Lungebetændelse siden 28. December efter at have haft et stort Arbejde med Indretningen og Aabningen af det ny Læseværelse for Søfolk ved Newcastle Quay og efter Julefesterne.

I al Almindelighed kan det kun glæde os, der har den Ære at danne Bestyrelsen for »Dansk Sømandsmission i fremmede Havne«, at der spørges, som Hr. Kaptajn Carlsen spurgte: Hvor er Sømandsmissionen? Det vidner kun om, at vore Skibe og Søfolk besøges saa flittigt af Præsterne og deres Hjælpere, at naar de ikke kommer, savnes de. Og det er vist ogsaa sandt, at vor Præst i Newcastle, A. Hansen, er flittig i sin Gerning. Med Dygtighed og Selvførelse har han røgtet sin Gerning paa Tynen.

Vi fik da ogsaa Brev fra Fru Hansen, og jeg beder nu om Plads for hendes Redegørelse, hvori det hedder:

»Walker Gate Hospital eller Epidemihospitalet ligger nede paa Floden, og min Mand besøger det jævnligt, og netop i de sidste to à tre Maaneder har han været der to Gange om Ugen bringende Læsning med sig til en Nordmand, der ligger af Tyfus og har været meget syg. Desuden har min Mand stadig Brevveksling med hans og alle Syges Familier i Udlandet. Min Mand spørger altid, naar han kommer til Hospitalerne: Er her flere Skandinaver? Navnlig paa et Smittehospital kan han ikke gaa saa uhindret omkring som paa de andre Sygehuse. Derimod skaaner han aldrig sig selv og kender de fleste Læger og Sygeplejersker.

De vil kunne forstaa, hvor dette Indlæg i *Dansk Søfartstidende* har dels forundret mig, dels bedrovet mig dybt. Det er en stor Usandhed, hvad den Læge har sagt, hvis Kaptajnen har forstaaet ham ret, og jeg véd, min Mand vilde gaa lige til Direktionen for at faa Rede paa den Sag, hvis han var rask.

Jeg véd, at min Mand var nede med en Julegave og Læsning til den syge Nordmand, lige før han selv maatte lægge sig. Intet kunde have været ham kærere, end om han kunde have været til Trøst for Svenskeren. Men man kan dog forlange, at min Mand faar den rette Besked, naar han kommer og spørger, og at Lægen ikke møder op med usandfærdige Forklaringer til en Kaptajn, som tilfældig kommer til Hospitalet.

Det første jeg gjorde, da min Mand blev syg, var at bede den norske Præst i Shields se til de Syge.

Disse Oplysninger, haaber jeg, vil kaste et andet Lys i Sagen.

Saa vidt Fru Hansen.

Hvor er Sømandsmissionen? Det var godt, at det Spørgsmaal blev rejst. Den vil gerne være overalt, hvor Søfolk færdes og findes: Om Bord, i Land, paa Sygehuse og Logishuse og ved Sømandens sidste Hvilested. Den vil gerne have en varm Plads i vore Søfolks Hjerter. Foruden de gamle Stationer: London, Hull, Newcastle, Hamburg, Libau og New York har vi med Glæde rakt en hjælpende Haand til San Francisco, og det ligger os meget paa Hjerte at aabne Læsestuer i Riga og Ghent. Søndag den 29. Januar blev der samlet Penge ind til Gerningen i den danske Menighed, og mangan en Bøn blev sendt

op til den Almægtige for vore Søfolk, og af Hjertet siger vi: Gud velsigne og bevare dem.

Tillad mig da her at bede alle om Bord i Skibene tænke kærlig paa Gerningen og lette vore Sømandspræsters Arbejde, og skulde nogen ville støtte Gerningen med en Gave, modtages den med Tak af vor Kasserer, Jægermester Adolph, St. Annæ Plads 3, Kjøbenhavn.

Jeg har nogle Indsamlingsbøsser, som staar fast paa et Bord, saa de kan godt taale Søen. Dem vil jeg gerne sende. Det gamle Sømandsblad »Havnen« bringer stadig Bud fra Havets Sønner.

Nu takker jeg Dem, Hr. Redaktør, for den Plads De har givet mig. De kan tro, det hører til mine glædeste Minder at opfriske mange gode Timer, jeg har tilbragt hos Søfolk. Derfor har denne lille Samtale med Dem glædet mig, og med en venlig Hilsen til Hr. Kaptajn Carlsen er jeg Deres og alle Sømandenes trofaste

A. V. Storm,
Kastellet, Kjøbenhavn.

Søforklaring. Natten til den 5. ds. grundstødte den Dampskibsselskabet *Botnia* tilhørende Dampner »Gudrun«, der var paa Rejse fra Seaham til Neufahrwasser, paa Saltholm.

Denne Stranding var den 8. ds. til Behandling i Sø- og Handelsretten.

Skibets Fører, Kaptajn Sørensen, gav først en udførlig Forklaring om, hvorledes han efter at have passeret Lystønden paa Knollen havde ment at være for langt Vest paa i Sundet og derfor havde givet Ordre til at give Styrbords Ror. Men anden Styrmand Kielgaard havde i det samme bemærket, at Skibet befandt sig i »Nordre Røse«-Fyrets Et-Blinksvinkel, og derefter blev der øjeblikkelig givet haardt Bagbords Ror. Det var imidlertid for sent. Inden Skibet lystrede Ror, havde Grundstødningen fundet Sted med fuld Fart.

Derefter afhørtes Styrmanden og Rorgængereren samt Udkigsmanden. Styrmanden oplyste, at han straks havde gjort Kaptajnen opmærksom paa det fejlagtige i den foretagne Manøvre, men at Kaptajnen fastholdt sin Opfattelse af, at de sejlede for vestligt i Sundet. Kaptajnen rettede først Fejlen, da Styrmanden gjorde ham opmærksom paa Etblinkene fra »Nordre Røse«.

Dette Udsagn bekræftedes af Rorgængereren.

Retsformanden lod derpaa Kaptajnen fjærne sig, for at Styrmanden, de to Matroser og Maskinpersonalet kunde udtale sig om, hvorvidt Kaptajnen kunde siges at have været ædru.

Straks mente ingen af Vidnerne at have bemærket noget Tegn herpaa hos Kaptajnen, men senere erklærede Maskinmesteren, at han havde haft en Fornemmelse af, at Kaptajnen ikke var helt ædru.

Efter at denne Oplysning var fremkommen, hævdedes Retsmødet. Forhørene fortsattes en af de nærmeste Dage. (Berl. Tid.)

Vi har modtaget følgende:

Redningsstation paa Manø. Efter en engelsk Skonnerts Stranding i November forrige Aar paa »Romø Flak« mellem Romø og Manø, er Anskaffelse af en Redningsbaad og Oprettelse af en Redningsstation paa Manø kommen paa Tale, og der er gaaet Folketingsmand Brorsen fremsendt Andragende herom. Uden nærmere at omtale nævnte Stranding, som iøvrigt har været refereret her i Bladet, skal jeg kun bemærke, at der, efter hvad jeg erfarer, fra Romø Redningsvæsens Side blev gjort store Anstrængelser for at yde Engelskmanden Hjælp, men alt var forgæves, da Brændingen over »Romø Flak« og »Jouvre Land« var hindrende, saa sandsynligt vilde det samme ogsaa været Tilfældet, om der var blevet gjort Forsøg med Redningsbaad fra Manø. Flere interesserede

spørger herfor: »Er det nødvendigt at have Redningsstation paa Manø?« Spørgsmaalet maa Lovgivningsmagten afgøre, men da der jo er Planer oppe om Anlæg af en Havn ved Ribe, var det maaske heldigst at afvente Resultatet af disse. Trafiken bliver dog næppe synderlig forøget forbi Manø, eftersom Havnen ved Ribe nok ikke vil blive besejlet i noget stort Omfang, da Esbjerg Havn er for nær.

Skulde Ønskeligheden af Oprettelse af en Redningsstation paa Manø finde velvillig Modtagelse hos Lovgivningsmagten, da henstilles det om ikke, nu da Sparsommeligheden skal gøre sig gældende i Statsstyrelsen, en af de jyske Redningsstationer, som f. Eks. Svenske Knolde i Ribe Amt, kunde nedlægges? Nævnte Station er næppe en Nødvendighed efter Forholdenes Art, nu da der er etableret en Redningsbaad i Esbjerg, anlagt to Redningsstationer paa Fanø og en Redningsstation ved Blaavand; den sidste har Mandskab sammen med Svenske Knoldes Redningsbaad.

Iøvrigt er den almindelige Mening paa Fanø den, at hele Spørgsmaalet foreløbig bør staa hen.

Merkantil.

Tyske og britiske Rederiers Vækst i Aaret 1910. Hvilken betydelig Tilvækst de ledende tyske og engelske Rederiers Flaader har faaet i 1910, eller vil faa, vil fremgaa af følgende Tabel, som er opstillet af »Neue Hamb. Börsenhalle« paa Grundlag af paalidelige Optegnelser. Den indeholder alle i Aaret 1910 afleverede eller bestilte Skibe:

	Skibenes Tal	Brutto Reg.-T.
Hamburg-Amerika Linie	15	125,000
Deutsch-Australische Dampfschiffs-Ges.	11	57,817
Deutsche Dampfschiff.-Ges. »Hansa«	6	35,000
Hamb.-Südamerik. Dampfschiff.-Ges.	3	24,000
Hamburg-Bremer Afrika-Linie	5	24,000
Woermann-Linie	4	21,000
Deutsche Levante Linie	4	14,000
Roland-Linie	3	13,500
Deutsche Ostafrika-Linie	2	12,000
Rob. M. Sloman jr.	5	11,000
Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo«	3	7,000
Oldenb.-Portug. Dampfschiffs-Reederei	2	6,000
Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«	8	5,200
White Star Line	2	90,000
Cunard Line	3	85,000
Union Castle	7	65,000
Peninsular and Oriental	4	47,000
British India	8	37,500
Elder, Dempster & Co.	8	31,000

»Inhabil (surf) days« i Talkahuano, Chili. I Følge en Indberetning fra det norske Generalkonsulat i Valparaiso gøres Skibsredere og andre interesserede opmærksom paa, at alle saavel Damp- som Sejlskibe underkastes samme Regel om »inhabil (surf) days« ved Losning i Talkahuano. Der gøres saaledes ingen Forskel paa Sejlskibe, som losses paa Reden udsat for Vejr og Vind, og paa Dampskibe, som losses i Dok ved den velbeskyttede Government Breakwater.

Det hændte nylig, at et norsk Dampskib en Regnvejrsdag skulde losse Kul i Dokken langs Kajen, og uagtet der ingen Hindring var for Arbejdet, blev denne Dag betragtet som »inhabil (surf) days« paa Grund af Regnvejret.

Der vil derfor være Grund for Skibsredere til i Certepartierne at faa indsat en Klausul for at hindre saadanne Forsinkelser. (Norg. Søfart.)

Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister. I Landstingets Møde den 8. ds. foretoges anden Behandling af Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.

Ordføreren Jørgen Berthelsen gjorde Rede for Udvalgets Betænkning og anbefalede de deri foreslaaede Ændringer.

Handelsministeren var i Hovedsagen enig med Udvalget.

Ravn kunde ønske fastere Bestemmelse i Loven med Hensyn til det paakrævede Maal af Kundskabsfyldte i de enkelte Fag.

Tvede ønskede ikke Eksamensfordringerne yderligere lovfæstet. Det maatte blive Administrationens Sag at bestemme Grænsen for de specielle Krav.

Efter at Jørgen Berthelsen og Ministeren havde udtalt sig i samme Retning og sidstnævnte henvist til Søneringsloven som det rette Sted for Udformning af Detaljer, vedtoges samtlige Ændringsforslag, og det saaledes ændrede Lovforslag gik til 3. Behandling.

En Mindesten paa afdøde Kontreadmiral Bruuns Grav. En Del tidligere Lærere og Elever fra Skoleskibet »Georg Stage« har sat sig i Bevægelse for hos Alle, der som Elever, Lærere eller Officerer har været knyttet til »Georg Stage«, at indsamle Bidrag til en Mindesten paa nys afdøde Kontreadmiral Carl Bruuns Grav som Tak for hans uegennyttige og velsignelsesrige Virksomhed for Stiftelsen »Georg Stages Minde«.

Hvis Indsamlingen skulde indbringe mere, end hvad den paatænkte Mindesten koster, er det Meningen at anvende Overskudet til Beklædningshjælp for mindre bemidlede Drengene ved deres Afgang fra Skoleskibet »Georg Stage«.

Et Motor-Sejlskib til Fragtfart. Rederiet J. Jensen i Flensborg, som ejer to Dampskibe, har dannet et Selskab, som agter at anskaffe et Motor-Sejlskib til Fragtfart. Skibet, der skal være paa 300 Tons, er allerede bestilt paa et hollandsk Skibsværft. Rederiet haaber, at et Motor-Sejlskib paa Grund af sit ringe Betjeningsmandskab og større Lasteevne vil blive et fordelagtigt Foretagende. Skibet skal leveres til Foraaret og gaa i Fragtfart paa Nord- og Østersøen. (Hansa).

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Skibe kommende fra Saloniki samt Konstantinopel og den asiatiske og evropæiske Kyst af Marmarahavet paalagte fem Dages Karantæne er ophævet, og Skibe kommende fra de nævnte Steder tilstedes derfor fremtidig fri Adgang efter personlig Lægeundersøgelse.

Dødsfald. Flv. Skipper Rasmus R. Hansen, Strynø, er i Følge »Æro Avis« den 3. ds. pludselig afgaaet ved Døden i sit Hjem paa Strynø.

Den 75 Aar gamle Skipper førte sidst Galeasen »Anni Tiede« af Strynø.

Tilsynet med Sejlskibe. Den ved Kaptajn Bartrams Død ledigblevne Stilling som Synsmand i Kjøbenhavn er nu opslaaet ledig.

Ansøgning om Stillingen, der lønnes med 500 Kr. aarlig samt Vederlag for de afholdte Synsforretninger efter de i Tilsynsloven fastsatte Takster, kan indsendes til Søfartsministeriet indtil den 1. Marts. Fortrinsvis Adgang

til at komme i Betragtning har saadanne Ansøgere, der med nautisk Uddannelse forbinder Kendskab til Skibbygning. Ansøgningen skal indeholde Oplysning om Andragerens fulde Navn, Alder, Bopæl og hidtidige Virksomhed, derunder navnlig om Fart med Sejlskibe, Arbejde ved eller Kendskab til Skibbygning, samt om bestaaede Eksaminer.

Udnævnelsen sker foreløbig for Tidsrummet indtil 31. December 1913.

Stor Bjergeløn. Dampskibet »Lowther Range« af Glasgow, traf i Juni Maaned f. A. den østerrigske Passagerdampet »Triest« i en hjælpeløs Forfatning udenfor Bombay. Under farefulde Omstændigheder, hvorved »Lowther Range«s anden Maskinmester tilsatte Livet under Forsøg paa at faa Slæbetrossen om Bord og ni Mand blev saaret, lykkedes det at bugsere »Triest« ind til Bombay, en Distance af 300 Somil, i god eBhold.

Ved Voldgift i England er det bestemt, at »Triest« skal betale £ 10,500 for Bjergningen, deraf gaar £ 7,250 til Rederiet, £ 1,000 til Kaptajnen og £ 2,250 til det øvrige Mandskab.

Korsør Havn. Korsør Byraad vedtog den 2. ds. en længe planlagt Udvidelse af Korsør Havn, hvorved Bolværkslængden vil blive forøget med over 500 Fod og Oplagspladserne med et Areal paa over 2½ Td. Ld. foruden Kajgade med Jernbanespor samt Veje. Arbejdet paabegyndes hurtigst muligt og ventes tilendebragt inden Efteraaret.

Som Skibsbesigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten i Februar Maaned 1911 fungerer:

Skibsfører H. A. Boye, Telef. 5592.

--- C. B. Hansen, Telef. Øbro 1359 u.

Skibbygger J. Theisen, Telef. 1609.

Maskinmester Gjetting, Sønderborggade 42.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co. telegraferer den 8. ds.: Passagen ved Domesness spærret af Is.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 8. Februar.

Danske Farvande.

(Sidste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes Tørst, naar Isforholdene forandres).

Roskilde (31.): Tynd Fastis, for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Tyske Farvande.

Memel: Reviret: noget løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Pillau: Søen: isfri. Havnen: løs Sjap- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: Skibsfarten kun mulig ved Isbryderhjælp.

Swinemünde: Sydlige Half og Papenwasser: sammenpakket Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp. Nordlige Half: spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Svenske Farvande.

Ørskär: Søen: løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Grepen: lukket.

Söderarm: Søen og Furusund: isfri.

Strömstad: Idefjorden: svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Fra The Antwerp Engineering Company, Antwerpen, har vi modtaget et smukt Hæfte, indeholdende udmærkede fotografiske Gengivelser af det store Skibsværfts Byggepladser, Tørdokker og Værksteder, samt af flere store Dampere paa Stabelen og under Reparation, blandt de sidste ogsaa den danske Dampet »Pregel«. Hæftet indeholder desuden en Række smukke Billeder af Scheldefloden, samt af Antwerpens mange Pragtbygninger, Hovedgader og Parkanlæg, der giver et levende Indtryk af, hvilket mægtigt Opsving denne vigtige Handelsstad har taget i det sidste halve Aarhundrede, siden Farten paa Floden blev helt frigivet i 1863. Foruden de tæt befolkede Forstæder tæller Antwerpen nu 326,000 Indbyggere.

Forhyring i Nakskov. Lods N. Thagaard Christensen er af Søfartsministeriet meddelt Bevilling som Forhyringsagent i Nakskov.

„Vikinger“

Vi har modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at fremkomme med nogle Bemærkninger i Anledning af Hr. P. Olsens Indlæg i Deres ærede Blad, af 2. December 1910.

Naar De, Hr. Olsen, begynder med: »Lad os dog endelig holde op med vor smaalige Kritik alle vi.....«, saa er det næppe paa sin Plads, at De fortsætter med at kritisere Forholdene i de danske Sejlskibe saa hensynsløst som nogen, fremdrager Eksempler paa den Raahed, der udvises om Bord i disse, særlig imod Drengene, og fremfører de triste Minder, De bevarer i den Retning fra Deres Sømandstid.

Naar De paaberaaber Dem særligt Kendskab til disse Forhold, fordi De i sin Tid har været Sømand, saa er jeg kommet til det Resultat ved Gennemlæsning af Deres Indlæg, at De ikke har været Befalingsmand. Herved vil der altid være et Misforhold til Stede, og De vil altid kunne Spørgsmaalet fra et Matros- eller Lukaf-Synspunkt. De fremhæver særlig vore dannede og kundskabsrige Marineofficerer, af hvilke én har været »Viking«s Fører. Her er vi for en Gangs Skyld enige, kun maa De ikke gøre det paa Koffardiofficerernes Bekostning. Vi bliver ikke anset for uvidende og raa, hvor vi kommer frem rundt om i Verden, maaske med Undtagelse af i Danmark; tværtimod kan der skaffes Beviser nok for, at de danske Koffardiofficerer i Udlandet er anset som dygtige Sømand og Officerer og som Folk med en god sund Opdragelse. I Udlandet høres der ikke megen Tale om, at danske Marineofficerer skulde være noget særligt afvigende fra andre Nationers Marineofficerer. Vi Sømand har jo saa at sige alle, om end tvungent, haft Lejlighed til at lære Marinens Dannelsen at kende. Jeg har selv haft den store Lykke at have været ude med Kadetskibet som Befaren og derved haft særlig Lejlighed til at studere de vordende Marineofficerers Dannelse under det daglige Liv om Bord. Den forekommer mig ikke at afvige særdeles meget fra Dannelsen i vore Sejlskibslukafer, især ikke i en god Retning. At Marineofficerer sidder inde med større Kundskaber end mange Koffardiofficerer, særlig paa visse Omraader, skal jeg indrømme; men Grunden dertil er jo den, at en velhavende Mand kan holde sine Sønner i de bedste Skoler, hvad Smaafolk ikke kan af Mangel paa Midler. At de Kundskaber, Marineofficerer derved har erhvervet sig forud for deres tarveligere stillede, skal vi sige, Fætlere paa Søen, netop skulde gøre dem til det Ideal, der behøves for at kunne uddanne dygtige Befalingsmænd til vore Handelskibe, er dog nok en urimelig Paastand. Livets Erfaring viser jo desuden, at der fra tarveligere

Skoler kan udgaa meget begavede Mænd, som fuldt ud kan staa Maal i Livets Gerning med dem, der har nydt en fyldigere Uddannelse i deres Ungdom.

Deres triste Minder fra den danske Bark, De har sejlet med, navnlig med Hensyn til Behandlingen af de to Drengene, som De omtaler, vækker min Sympati, men jeg beklager, at De fremdrager Minderne paa en Maade, saa Folk, der er ukendt med Forholdene om Bord i vore Skibe, let kan faa den Opfattelse, at det er Reglen, at Befalingsmændene i Koffardimarinen er raa og onskabsfulde. Alle vi i Koffardimarinen har jo ikke begyndt vort Søliv som halvvejs Overordnede, hvad der tildels kan siges om Marineofficererne og »Vikingerne«, men som Drengene i et eller andet Handelskib. Hvis vi nu alle den Gang var blevet behandlet saa raat og onskabsfuldt, som De synes at mene er den almindelige Regel, mon det saa er sandsynligt, at saadanne triste Minder senere helt skulde være glemte, saa vi behandlede de unge Mennesker, der bliver os betroet paa samme hensynsløse Maade? Dette er virkelig ogsaa langt fra Tilfældet. Mange af os har jo selv Børn, som allerede har været ude at sejle, eller som vi ikke betænker os paa at sende ud, hvis deres Lyst er til Søen.

At der i saa stor en Bedrift som Sejlskibsarten kan indtræffe sørgelige Undtagelser, er en Selvfølge, men det berettiger ikke til derfor at skære alle over en Kam. »Frihavnsaffæren« havde maaske slet ikke tegnet sig saa sort, hvis den var blevet undersøgt nøjere. Det sete afhænger ofte af de Øjne, der ses med, og De, Hr. Olsen, har forud været indtaget imod vore Sejlskibe. Det er en Kendsgerning, at tyske Forældre, f. Eks. i Hamburg, ofte kommer for at faa deres Sønner anbragt i danske Sejlskibe, og undertiden betaler op til et Par Hundrede Mark derfor, fordi de véd, at deres Drengene dér som Regel er i gode Hænder.

Jeg kan ikke være enig med Dem og en Indsender, der tidligere har skrevet i *Dansk Søfartstidende* under Mærket »Skipper«, i at fremhæve det engelske »apprentice« System, som Idealet for unge Sømands Uddannelse. Jeg har ogsaa sejlet med engelske Skibe, hvor vi har haft seks à otte Lærlinge om Bord. At anføre mine Grunde imod dette System vil dog bringe mig for vidt i denne Artikel, men naar De siger: »Naar Eleven efter tre à fire Aars Forløb forlader Skibene, da er han ikke et forkuet viljeløst Væsen, men en Mand . . .«, saa passer dette paa enkelte Undtagelser, men er ikke Reglen, der imod passer det meget ofte paa vore danske Søfolk, oplært i vore danske Sejlskibe, hvad de engelske Skibsførere meget godt véd. Vi har været unge Skandinaver i Lukafet om Bord i engelske Skibe, i hvilke der var jævaldrende Lærlinge, hvoraf nogle havde staaet saa længe, at de var blevet pyntet med Titel af tredje Styrmand, og dér erfarede, at medens vi blev regnet som Mænd, maatte gøre vort Arbejde som Mænd og fik vor Hyre som Mænd, saa blev Lærlingene, hvis Uddannelse skulde være saa fuldkommen, ikke regnet for noget.

Selv om det engelske System nu virkelig var saa udmærket, som De synes at mene, saa er der jo derfor ingen Grund til at udbyrde med Dem: »Kan vi sætte det samme Stempel paa »Viking«s Elever efter endt Læretid, da tror jeg, at vort Skoleskib har udført sin Mission, og at al Kritik er overflødig«; thi jeg behøver sikkert ikke overfor Dem at paapege, at de engelske Sejlskibe i de fleste Tilfælde føres og navigeres af Koffardiofficerer, altsaa netop Folk af det samme tarvelige og ufuldkomne Stof som vi danske Sejlskibsførere.

Naar De lægger særlig Vægt paa de hygiejniske Forhold i »Viking«, saa bunder dette maaske i Deres forandrede Livsstilling, da jeg ikke kan tro, at »Viking« adskiller sig saa meget i den Retning fra andre danske Skibe. De kender ikke »Viking«s forhenværende Fører, men antager, at han ikke adskiller sig fra Staben af vore Marineofficerer. Den Anskuelse deles vist af de fleste Koffardioffice-

rer, men mellem Marine- og Koffardiofficerer er og bliver der en Kløft, som fremkommer af mange Aarsager, hvoriblandt ikke mindst det uheldige indiske Kastevæsen, som hersker paa alle Omraader inden for Søfarten her i vort lille Danmark.

J. Carl Albertsen,
f. T. Fører af Skonnert »Rota« af Thure.

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge ikke fundet Forandringer af særlig Betydning Sted. Det Marked, som ligger bedst, er Østen, hvorfra der er betalt højere Rater fra flere af Pladserne. Saaledes har Bombay betalt 20/- a 20/3 Dødvægt. Basis én Lossehavn, Option to Lossehavne 6 d. mere. For Ris betales 23/ Birma/Hamburg. Australien sluttede igen nogle store Baade til Rater varierende mellem 26/3 og 27/3. Sortehavet ligger lidt svagere. For Korn betales 9/6 Dødvægt til Weseren, 9/9 Hamburg, medens Odessa sluttede c. 3.500 Tons Baade til 9/11½ N. C. 9/7½ Hamburg. Fra Sulina er sidst sluttet til 8/3 N. C. prompt. Middelhavet har temmelig mange Laster, men Raterne er ikke fristende. Nordamerika er uforandret stille, kun er en anselig Række Dampere sluttet i Maanedesfragt for Perioder indtil tolv Maaneder til ganske gode Fragter. Fra Golfen til La Plata betales 120/ for Tømmer og for Korn fra Portland til udsøgt Havn U. K. 2/ pr. Qr. Paa Netto Charter fra Golfen betales 10/6, én Lossehavn. Det hjemgaaende La Plata Marked er flovt. Sidst betalte Rater er 9/6 O. C. fra Buenos Aires, 10/ fra Bahia Blanca, begge prompt. De udgaaende Kulfragter fra Wales er steget til 18/, som betales for flere Baade. Ogsaa til Middelhavet er Kulfragterne faste, og der betales fra Cardiff indtil 7/9 Genua, 8/ Barcelona, Frcs. 9 Marseille, 8/6 Venedig, 7/6 Port Said, 7/9 Aleksandria. Østersøen er flovt, og Riga er i Øjeblikket lukket, hvilket bevirker, at der kastes mere Tonnage paa de tilgængelige Havne. Fra Reval betales til London eller Rotterdam 1/ à 1/0¼ Hvedebasis, Libau eller Windau til London eller Rotterdam 9 à 9¼ d., Rouen 1/1½ Havrebasis. Kulfragterne til Østersøen er meget sløje. Der sluttede sidst fra Tynen eller Blyth til 3/9 Riga (2,300), 3/7½ Hultenau (1,750), 4/ Königsberg (2,000), og 3/9 Lübeck (2,750). Fra Firth of Forth betales 4/ Stettin (2,200), 4/ Rendsburg (1,500), 4/6 Aarhus (900) og 4/6 Aalborg (900).

Generalforsamlinger.

Burmeister & Wain

holdt den 4. ds. ordinær Generalforsamling i Børsalen under Rampen.

Højesteretssagfører Shaw dirigerede. Beretning aflagedes af den administrerende Direktør, Etatsraad Martin Dessau, der først afgav den Beretning, som var gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 10 d. A., og derefter talte om Diesel-Motorerne, idet han bl. a. udtalte følgende:

I forrige Aars Beretning gjordes opmærksom paa, at der ved Diesel-Motorers Anvendelse i Skibe aabnedes rige Muligheder for vort Selskab, idet det er det eneste Skibsværft, der har en lang Erfaring med Fabrikation af Diesel-Motorer at se tilbage paa. Dette har medført nogle store Præveordrer, og falder disse heldigt ud, vil der kunne forventes en Række Bestillinger, der vil beskæftige ikke alene Maskinfabrikken, men som ogsaa vil give Skibsværftet rig Lejlighed til Arbejde. Vort Selskab har afsluttet en betydningsfuld Kontrakt med et stort, skotsk Værft, der har sikret sig vore Erfaringer paa Skibs-Diesel-Motorernes Omraade. Om lignende Kontraktens Afslutninger med andre Firmaer ligger vi i Øjeblikket i Underhandling. Fra forskellige Lande indløber der Forespørgsler til os om Skibs-Diesel-Motorer til større Fartøjer, og finder de Anvendelse i Krigsskibe, hvad der er al Udsigt til, vil der ogsaa derved gennem aahne sig yderligere gode Afsætnings-Muligheder.

I Øjeblikket har vi Ordre inde for 2½ Mill. Kr. Diesel-Motorer

alene. For at kunne modtage og udføre Bestillinger hurtigt og i større Udstrækning, udvides Værkstederne paa Kristianshavn, ligesom den tidligere Centrifugefabrik nu er fuldt optaget af Fabrikationen af Diesel-Motorer.

Vort ny Staalværk har heller ikke i Aar haft særlig gunstige Forhold at arbejde under, men har præsteret et fuldt tilfredsstillende Materiale og til Priser, der ligger langt under, hvad man i sin Tid tænkte muligt at kunne komme ned paa. Takket være Staalværket har vi kunnet holde paa vore faste Kunder i Smødegods og udvide Kundekredsen, og der er Udsigt til at indvinde de Tab, som de forløbne Aar ikke har kunnet undlade at give paa disse Afdelinger. Allerede for indeværende Aar har vi kunnet afslutte Kontrakter til bedre Priser, og vil denne Bedring vedvare, skal der ikke saa meget mere til, for at det kan siges, at ogsaa denne Afdeling er virkelig lønnende.

De Udtalelser, Bestyrelsen sluttede sin sidste Beretning med, kan den gentage i Aar. Der er god og lønnende Beskæftigelse i næsten alle Afdelinger, den normale Arbejdsstyrke er i Arbejde, og indtræder der ikke uforudsete Vanskeligheder, tegner indeværende Aar til at blive godt. Det vil inden Aarets Udgang vise sig, om Forhaabningerne til Diesel-Motorernes Brugbarhed i store Skibe holder Stik, og skuffes Forventningerne ikke, tør vort Selskab med Fortrøstning se Fremtiden i Møde.

Efter at Formanden, Admiral Richelieu, havde aflagt Regnskab, udtalte, han, at man, nu da Værft og Fabriker var fuldt optaget, sikkert kunde gaa det kommende Aar i Møde med Ro, saafremt man fik rolige Arbejdsforhold.

En Aktionær henstillede, om det ikke kunde tænkes muligt, at de forskellige Skibsværfter konkurrerede mindre end hidtil, medens den anden aukede over, at Bestyrelsen udsendte lidt for mange Meddelelser til Pressen, ligesom han ogsaa rettede en Anke over en enkelt Postering i Regnskabet.

Formanden svarede, at Bestillinger og Reparationer sikkert vilde gaa til Udlandet, saafremt de danske Værfter daaned en Ring for at sætte Prisen op. Konkurrencen var derfor nødvendig. De Udtalelser, der havde været i Pressen, og hvori nævntes Selskabet som Kilde, var Udtalelser, byggede paa Forespørgsler hos Selskabet, og man besvarede disse, naar man kunde, for at ikke enkelte skulde være ene vidende. Hvad det angik, at Overenskomsten med »Sperarator« ikke var offentliggjort før nogen Tid efter dens Istandbringelse, da skyldtes det Hensynet til det svenske Firma, som havde forlangt det. At tale derom, medens Forhandlingerne endnu stod paa, kunde jo have ødelagt det hele.

Der gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter Geheimeetatsraad J. Larsen genvalgte til Medlem af Bestyrelsen, ligesom Revisorerne genvalgte.

Fra Sø og Land.

Røgndraabers Fald. Det har ved Maalinger vist sig, at Regndraaber ikke opnaar den Faldhastighed, de efter Beregningen skulde naa. Luftens Modstand mod deres Fald er større end beregnet, og dette har sin Grund i, at Regndraaber under Faldet ikke — hvad Beregningerne gaar ud fra — har Kugleform, men netop af Luftmodstanden gøres fladere og bredere, hvorved de fremkalder forøget Modstand. Det er dog ikke direkte Luftmodstanden, der gør dem flade, men den til Siderne under dem uudvigende Luft, som sætter Draabene i cirkulerende, altsaa centrumsflyende, fladtrykkende Bevægelse. Men vokser denne Bevægelse, tynder den Draabene ud i Midten, hvor der da bliver et Hul, hvorefter den svingende Vand-Ring springer itu til mindre Draaber.

Under det videre Fald forener disse smaa Draaber sig igen til større, som saa igen splittes osv. osv., og i det hele kan kun Draaber paa 4 Millimeters Gennemsnit nforstyrrede naa Jorden. Draaber paa 5½ Millimeter eller mere kan kun bestaa i faa Sekunder.

Naar der alligevel under Skybrud og Troperegn falder Draaber paa henholdsvis 6,7 og 7,3 Millimeters Gennemsnit, da naa dette bero paa, at Draaberne bestandig forandrer sig under Faldet, saaledes, at enhver Draabe, der allerede har naaet de 5½ Millimeters Gennemsnit, splittes. De større Brudstykker forener sig saa under Faldet med de mindre, de støder paa, og vokser derved, for saa igen at splittes, vokse osv. (Berl. Tid.).

Driften af Privatbanerne i 1909—10. Den økonomiske Stilstandsperiode, hvori vi i de sidste Aar har befundet os, giver sig tydeligt tilkende i Privatbanernes Virksomhed. I Aaret 1. April 1909 til 31. Marts 1910 (for enkelte Baner omfatter Tallene Kalenderaaret 1909) var det samlede Antal Rejsende med de private Baner 7,468,000 mod 7,297,000 Aaret forud og 7,069,000 i 1907—08. Antallet af Passagerer steg altsaa i sidste Aar med 171,000, men Aaret forud var Stigingen 228,000.

Endnu tydeligere spores de daarlige Tider ved den befordrede Godsmængde. I 1909—10 befordredes der 2,032,000 Tons Gods og Kreaturer mod 2,071,000 Tons i 1908—09 og 2,052,000 Tons i 1907—08. I 1909—10 har der for første Gang i mange Aar været Nedgang i Godsmængden, en Nedgang, der beløber sig til c. 40,000 Tons. Aaret før var der en Opgang paa 19,000 Tons eller c. 1 pCt., medens Fragtmængden Aaret forud igen endog steg med 224,000 Tons eller med 13—14 pCt.

Privatbanernes samlede Driftsindtægter i 1909—10 udgjorde

8,734,000 Kr. og Udgifterne 6,425,000 Kr., saaledes at der altsaa fremkommer et Driftsoverskud paa 2,309,000 Kr.

Privatbanernes samlede Længde udgør 1,462 Kilometer; ialt beskæftiger Privatbanerne et Personale paa 2,138 Personer. (Statistiske Efterretninger).

Havarier og Forlis.

Guðrun, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. paa Rejsen fra Seaham til Neufahrwasser med en Ladning Kul paa Grund ved Salt-holm i Taage. Svitzers bragte Skibet flot den 6. og ind hertil for Dykkerundersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns-Skibssalgs-Bureau ved Charles Hvilson er fornylig solgt:

Sk. »Frigga« af Viken, 39 Reg.-Tons, bygget i Søndre Garn 1897, Kl. 3. 3. 1. 1., er blevet solgt til Kapt. E. M. Olsen i Marstal m. fl. Skibet skal have Hjemsted i Kjøbenhavn og skal føres af Kapt. F. Olsen.

Sk. »Petter« ogsaa hjemmehørende i Viken, er solgt til Kapt. Svensson i Halmstad. »Petter« maaler 57 Reg.-Tons og blev ombygget i Sverig 1885.

Skonnertbrig »Caroline« af Marstal, 140 Reg.-Tons, bygget 1871 i Danmark, Klasse 5. G. 1. 1. til 1912, er solgt til Skibsreder G. Th. Sjølin, Jernavik, Sverig. Købesummen er c. Kr. 7,000.

Den første af de to hos Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri bestilte Torpedobaade til den danske Marine, nemlig Torpedobaaden »Søulven«, sættes den 4. ds. i Vandet fra Værftet paa Refshaleen.

Torpedobaaden, der er Værftets Bygge Nr. 274, har følgende Dimensioner: Længde 181' 9", Brede 18' 0" og Dybde 11' 0", og vil blive forsynet med Turbine Maskineri, i Stand til at give Baaden en Fart af 27 Knob.

Afsløbet foregik smukt og overværedes af Orlogsværftets Direktion samt af Repræsentanter for Aktieselskabets Bestyrelse og Direktion.

Fra samme Værft sættes den 7. ds. en ny Damp, Værftets Byggenummer 279, i Vandet.

Damperen, der bygges for det bekendte store, norske Skibsrederfirma A. F. Klaveness & Co. i Lysaker ved Kristiania, bliver en hurtigsejlende Baad, specielt indrettet for Banan Transport fra Vestindien.

Dimensionerne er: Længde 255', Brede 35' 6", Dybde 23' 6" og Hestekraften bliver 1,800 i H. K.

Skibet gik smukt paa Vandet og fik Navnet »Mandeville«.

Den 4. Februar blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft en ny Damp sat i Vandet.

Skibet, der fik Navnet »Libau«, bygges for Regning Russisk-østasiatisk-Kompagni.

Skibsmæglerne R. Albertsen og Erik B. Kromann, Sejlmager Marius Petersen og Købmand Martin Christensen, alle af Marstal, har fornylig købt den Skibsfører E. A. Schmidt tilhørende Skonnert »Anna«, der maaler 77 Netto Reg.-Tons. Købesummen er i Følge »Ærø Avis« Kr. 10,100.

Russisk-østasiatisk Kompagni har hos Burmeister & Wain Kerr & Co. i Glasgow bestilt en ny Passager- og Fragtdamp paa 11,000 Tons. Skibet, der skal anvendes paa Kompagniets Amerikarute, forsynes med Diesel-Motorer paa 7,000 H. K., der driver tre Skruer og giver en Fart af 17 Knob. Motorerne skal installeres af Burmeister & Wain.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. London 8./2. til Newcastle. — Alexandra, Nielsen, ank. Pera 6./2. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 7./2. til Mar-

seille. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 8./2. til Arcadal. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 7./2. — Antwerpen. Madsen, laster. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 26./1. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Reval 8./2. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 2./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 4./2. til Riga. — Beira, Luuge, afg. Lissabon 7./2. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 2. 2. til Kristiansund. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunsbüttel 8./2. for Antwerpen. — Christian IX, Holm, ank. hertil 7./2. — Dagmar, Bøgvad, afg. Catania 9./2. til Messina. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 7./2. til Liban. — Florida, Andersen, pass. Skagen 9./2. for Aalborg. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 6. 2. — Garonne, Kromann, ank. Windau 3./2. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 7./2. for Liban. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./2. til Kristiansund. — Hjelm, Kylesbeck, afg. herfra 6./2. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 7./2. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 8./2. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 5./2. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Rechelle 6./2. til Havre. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 8./2. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 2./2. — Louise, Larsen, pass. Gibraltar 5./2. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 8./2. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Tunis 7./2. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 5./2. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Gibraltar 7./2. til Genua. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 8./2. — Nordjylland, Petersborg, ank. Antwerpen 2./2. — O. B. Suhr, Jacobsen, afg. Havre 8./2. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Hull 8./2. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 4./2. til Aalborg. — Perm, Gottbardt, ank. London 6./2. — Pregel, Iversen, ank. Reval 6./2. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 6./2. — Texas, Muhldorff, afg. New York 25./1. til Kristiania. — Thyra, Tramp, ank. Trondhjem 6./2. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 1./2. — Tyr, Thaning, afg. herfra 7./2. til Windau. — United States, Gotsche, afg. herfra 9./2. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. hertil 9./2. — Hans Gude, ank. Liverpool 8./2. — Karin, afg. herfra 4./2. til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 9. 2.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, pass. Perim 4./2. — Chumpon, Hansen-Rann, ank. Bangkok 31./1. — Buntang, Caroc, ank. Antwerpen 5./2. — Samui, de Fine Licht, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Paugan, Gabe, ank. Marseilles 8./2. — Cathay, Kruuse, afg. Antwerpen 29./1. til Port Said. — Indien, Jensen, ank. Vladivostok 6./2. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 29./1. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Perim 3./2.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./1. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 28./1. til Demerara. — St. Croix, Kall, ank. London 5./2.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Frederikshavn 7. 2. til Grimsby. — Rimplax, Westergaard, afg. Rotterdam 8./2. til Kjøbenhavn. — Skimplax, Faber, ank. Aarhus 8./2. — Gulfaxe, Petersen, afg. Libau 8./2. til Rotterdam. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Ghent 8./2. til Rotterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 6./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Libau 8. 2. til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Tunis 4./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Fredericia 8./2. — Russ, Petersen, afg. Puerta Borghi 25./1. til Continent. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Rotterdam 31./1. til Algier. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Blyth 6./2.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Penarth Dock 2./2. til Sierra Leona. — Nelly, Clausen, ank. Antwerpen 5./2. — Fanny, Eriksen, ank. Trapani 1./2. — Lilly, Nielsen, ank. Antwerpen 1./2. — Alexy, Lorentzen, ank. Stettin 4./2. — Dagny, Sørensen, afg. Methil 7./2. til Caen. — Mary, Bang, afg. Ghent 7./2. til Treguier.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Rotterdam 1./2. — Ekliptika, Punder, afg. Savona 4./2. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 6./2. — Svend, Schmidt, afg. Methil 3./2.

Nordseen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Newport 28./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 7./2. — Holland, Poulsen, afg. Newcastle 7./2. — Rusland, Bennetzen, ank. Karrebæksmunde 8./2. — England, Andersen, ank. Windau 6./2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Kjøbenhavn 8./2.

Europa. Europa, Hansen, afg. Esbjerg 7./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 1./2. — London, Bon, ank. Aarhus 5./2. — Paris, Tholander, ank. Leith 6./2. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 2./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barry 4./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 31./1. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 3./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kjøbenhavn 4./2. — Amalieborg ank. Methil 6./2. — Anna Mærsk ank. Windau 13./1. — Brattingsborg afg. Sunderland 4./2. — Børglum (Sealia) afg. Port Said 2./2. — Chassie Mærsk afg. Bougie 4./2. — Dansborg ank. Livorno 2./2. — Elsborg pass. Sagres 3./2. — Esrom (Granaria) er afg. Norfolk. — Flynderborg ank. Blyth 2./2. — Fredensborg ank. Helsingør 2./2. — Frederiksberg afg. Nantes 4./2. — Fyen ank. Odense 5./2. — Guldborg ank. Königsberg 5./2. — Gurra (Cimbria) afg. Genua 4./2. — Hammerhus ank. Charleston 3./2. — Harridsborg afg. Ghent 4./2. — Hundborg ank. Methil 6./2. — Høneborg afg. Kjøbenhavn 5./2. — Jelling ank. Sunderland 16./1. — Jomsborg ank. Cardiff 3./2. — Jungshoved afg. Norfolk 23./1. — Jægersborg afg. Cardiff 24./1. — Kallundborg ank. Blyth 4./2. — Kalø afg. Cardiff 1./2. — Klampenborg ank. Barcelona 29./1. — Kronborg ank. Grangemonth 4./2. — Lejre ank. New Orleans 25./1. — Lilleborg afg. Methil 4./2. — Marselisborg afg. West Hartlepool 4./2. — Nivington ank. Helsingør 22./1. — Næsberg afg. Helsingør 4./2. — Peter Mærsk ank. Antwerpen 5./2. — Randelsborg afg. Windau 2./2. — Rosenborg ank. Rouen 1./2. — Silkeborg afg. Huelva 2./2. — Skakkeborg ank. Kjøbenhavn 4./2. — Skanderborg afg. Libau 3./2. — Skjoldborg afg. Cardiff 31./1. — Skodsberg ank. Oran 2./2. — Spigørborg afg. Rosas 3./2. — Stegelborg ank. Antwerpen 4./2. — Stjerneborg ank. Las Palmas 2./2. — Søborg ank. Horli 24./1. — Taarnborg ank. Windau 5./2. — Tuborg ank. Huelva 31./1. — Ulfsborg ank. Huelva 31./1. — Uranienborg afg. Rotterdam 5./2. — Vordingborg ank. Methil 4./2. — Ørkild (Boscia) ank. Helsingør 6./2.

Vesterhavet. Nautik, Briuch, ank. Nykjøbing F. 7./2. — Nexos, Basse, ank. Rouen 6./2. — Ellen, A. Hausen, ank. Newcastle 7./2. — Fylla, Christensen, afg. Cartagena 6./2. til London. — Hebe, Gregersen, ank. Goole 7./2. — Inger, Schiff, ank. Valencia 7./2. — Johanne, Hansen, afg. Libau 6./2. til Cardiff. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Vestervik 6./2. til Ceuta. — Laura, P. Petersen, afg. Methil 6./2. til Esbjerg. — Bodil, Skou, ank. Kjøbenhavn 4./2. — Nerma, Mikkelsen, afg. Focamp 6./2. til Hull. — Alfa, Lauritsen, afg. Ipswich 6./2. til Granton. — Marie, Jessen, afg. Swansea 7./1. til Rouen.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 31./1. — Helene, Sørensen, ank. Reval 7./2. — Sjølland, Sværre, afg. Reval 3./2. — Agnete, Sonnichsen, afg. Blyth 7./2. — Hermia, Hansen, ank. Libau 6./2.

Botnia. Ragnhild, Schultz, ank. Holtenau 2./2. — Valborg, Hansen, Antwerpen 4./2. — Gunhild, Hansen, ank. Libau 7./2.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Cardiff 31./1. — Freja, Nielsen, ank. Kiel 5./2. — Vera, Thing, afg. Aløa 8./2.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, ank. San Folien 7./2. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 4./2. — Elua, Rathje, afg. Arzew 7./2. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 31./1. — Simone, Terkildsen, afg. Cotte 6./2. — Jeanne, Olsen, ank. Antwerpen 6./2. — Vera, Larsen, afg. Tynen 2./2. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 7./2. — Anine, Leth, afg. Marseille 7./2. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 27./1.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Rønne 5./2. — Emanuel, Svane, ank. Rotterdam 7./2.

Sejlskibe.

Rønne. Johanne, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 4./2.

Svendborg. Karl Mørk, Mortensen, ank. Newcastle 30./1. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Granville 2./2. — Vera, Jensen, ank. Grangemonth 1./2. — Confidence, Michaelsen, ank. Tønsberg 2./2. — Venus, Andersen, ank. Benodel 2./2. — Niels Juel, Olsen, ank. Rudkjøbing 3./2. — Freir, Brandt, ank. Paimpool 3./2. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Porsgrund 3./2. — Rota, Albertsen, ank. Faxe 3./2. — Doris, Købke, ank. Aarhus 1./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Assens 4./2. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Cariden 4./2. — Pallesen, Hansen, ank. Lorient 5./2. — Ignatz Breun, Lund, ank. Lorient 4./2. — Iris, Hansen, ank. Fowey 4./2. — Coruwall, Petersen, ank. Plymouth 6./2. — Lauritz, Dam, ank. Kristiania Fjord 7./2. — Galathea, Jensen, ank. Brest 6./2.

Æra. Maren, Albertsen, ank. Drobak 5./2. — Mester, Petersen, ank. Flensborg 5./2. — Kodan, Hansen, ank. Rio Grande 4./2. — Ingolf, Olsen, afg. Baudholm 5./2. til Kristiania. — Norden, Rasmussen er afg. Leith. — Hansigne, Boye, afg. Methil 4./2. til Drobak. — Norma, Christensen, afg. Grimsby 6./2. til Naksø. — Fredensborg, Kisby, ank. Apalachicola 6./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. Februar 1911. — »Vikinger«. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaaer Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

241. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Norsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 3,5 m, i Laugholm-Løb 2,5 m, i Svanholm-Løb 2,5 m, i Kobberø-Løb 3,0 m, i Gaasholm-Løb 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 3,0 m Dybde mellem Norsøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 9° 13' Ø. Lgd.

242. Vrag uskadeliggjort. Korsør Red. Store-Bælt. Vraget af Damperen »Octav«, der ligger 0,5 Sm VSV fra »Korsør« Fyrskib, er uskadeliggjort, og Vraglystouden er inddrøget. Mindste Dybde over Vraget er 6 m. »Korsør« Fyrskib: 55° 19' 49" N. Br. 11° 07' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1941. Kjøbenhavn 1910).

243. Fyrs Brændetid. Lemvig. Limfjorden. Ledefyr og Havnefyr ved Lemvig brænder nu som følger:

Søgaard Mark hvide Ledefyr fra 15de Juli til 15de Maj.
Bjerregaard røde Ledefyr fra 15de Oktober til 15de April.
Lemvig Havn røde Ledefyr fra 15de Juli til 15de Maj.

Det grønne Fyr paa Dæknølen Ø.-Ende, det røde Fyr paa NV-Hjørnet af Havnepiren, det røde og grønne Fyr paa N.-Molens Ø.-Ende fra 15de Juli til 15de Maj. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 470. Havne-Lods, Side 87 og 88. Fyr-Fort. Nr. 400, 401, 402, 403, 404 og 405).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

244. Lystønde forandres. Prästör. Kalmarsund. Sverig. I Forraet 1911 forandres Prästör Lystønde, paa V.-Siden af Kalmarsunds Djupränn, der viser hvidt, fast Lys til at vise grønt Et-Lyn hver 2 Sek. 56° 39' 26" N. Br. 16° 22' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

245. Fyr tændes. Degerhamn. Göland. Paa Havnepladsen ved Degerhamn skal tændes 2 grønne, faste Fyr, der er overet i S. 22° V. Fyrene lyser 12° paa hver Side af Ledefyrlinien. Afstanden mellem Fyrene er 65 m. Flammens Højde: 9 og 6 m. 56° 21' 26" N. Br. 16° 24' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

246. Fyr forandres. Sandö Sugga. Stockholm Skærgaard. I 1911 skal der i Sandö Sugga Fyr indsettes en grøn Lysvinkel, der lyser V. efter ind over Sandö fra c. N. 58° V. I øvrigt bliver Lysvinkelen uforandret. 59° 23' 07" N. Br. 18° 34' 32" Ø. Lgd.

247. Sømærker udlægges. Holmögd S. Bottniske Bugt. De tilendebragte Opmaalinger af Farvandet S. for Holmögd har medført, at der i Forraet 1911 udlægges følgende Sømærker: En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa 63° 29' 53" N. Br. 20° 46' 10" Ø. Lgd. En rød Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 63° 30' 20" N. Br. 20° 20' 48' 06" Ø. Lgd. En rød Vager med 2 opadvendte Koste over 1 Ballon paa 63° 31' 20" N. Br. 20° 50' 20" Ø. Lgd. En sort Vager med 2 Balloner paa 63° 28' 57" N. Br. 20° 46' 38" Ø. Lgd. En sort Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 63° 28' 57" N. Br. 20° 46' 38" Ø. Lgd. En sort Vager med 1 Ballon paa 63° 30' 40" N. Br. 20° 51' 25" Ø. Lgd.

248. Lystønde flyttes. »Sörgadden«. Holmögd S. Bottniske Bugt. Naar »Sörgadden« Lystønde udlægges i August 1911 flyttes den til 63° 33' 18" N. Br. 20° 50' 30" Ø. Lgd., der permanent bliver Lystødens Plads, naar den ligger ude.

249. Taagesignal forandret. Hela. Danziger Bucht. Tyskland. Taagesignalet ved Hela gives nu midlertidig med Taagehorn, der gives Tre-Slød (dyb-høj-dyb) hver 75 Sek., hvert Steds Varighed 2 Sek. Man maa ikke stole paa dette midlertidige Signal. 54° 36' N. Br.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

276. Lystønder udlagt. Pernambuco. Brasilien. Den sorte Spidstønde paa N.-Enden af Pedra Secca Bank, 4 Kbl N. 24° Ø. fra Recife Fyr, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2 Sek.

Den hvide Spidstønde paa N.-Enden af English Bank, 1 Sm N. 60° Ø. fra Recife Fyr, er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4 Sek.

Den røde Spidstønde paa S.-Enden af English Bank er, inddrøget og i Stedet for er en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 4 Sek., udlagt 7,0 Kbl S. 84° Ø. fra Recife Fyr, der ligger paa 8° 03' S. Br. 34° 52' V. Lgd.

277. Fyrskibes Beliggenhed. Tønder udlagt. Rio de la Plata. Argentina. English Bank Fyrskib ligger nu paa 35° 06' 00" S. Br. 55° 53' 45" V. Lgd. Recalada Fyrskib ligger nu paa N.-Siden af det afmærkede Løb. 35° 10' 15" S. Br. 56° 41' 45" V. Lgd. Fyrskibet er tillige Lods-Station og Lods-skibet paa 35° 10' S. Br. 57° 01' V. Lgd. er inddrøget.

En sort Spidstønde er udlagt paa 35° 11' 30" S. Br. 56° 39' 15" V. Lgd., 7½ Kbl S. fra Lystønden, som tillige bærer en Klokke, paa S.-Siden af Indløbet til det afmærkede Løb. En sort Spidstønde er udlagt paa 35° 11' 45" S. Br. 56° 43' 15" V. Lgd., 7½ Kbl S. fra den S.-ligste af det 2det Par Tønder fra Indløbet til Løbet.

Løbet mellem Recalada Fyrskib og Monte Video er nu under Afmærkning. Tønder og Baaker udlægges og flyttes uden Bekendtgørelse, saa man advares mod at stole paa Afmærkningen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2785. Kjøbenhavn 1910).

278. Oplysning om Vrag. Rio de la Plata. Til Afmærkning af et Vrag er der paa 35° 11' S. Br. 56° 26' V. Lgd. udlagt en sort og hvid Spidstønde.

En grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 8¾ Kbl S. 38° V. fra den ydre Baake ved Indløbet til Buenos Aires Red ved et Vrag, der har 2 Master over Vandet. Baaken: 34° 39' S. Br. 58° 03' V. Lgd.

En grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa Buenos Aires Red, 13½ Kbl N. 51° V. fra den rød og sort stribede Baake, der afmærker Foreningen af North Channel og South Channel. Lystønden ligger lige S. for et Vrag, paa hvilket der er strandet en Bugserbaad, som har Master og Skorsten over Vandet. Baaken: 34° 36' S. Br. 58° 15' V. Lgd.

Vraget af et lille Søjlskib med Masten over Vandet ligger 2½ Kbl N. 38° V. fra Intermedio Fyrskib, der ligger paa 34° 58' S. Br. 57° 16' V. Lgd.

Vraget af et lille Søjlskib med 3 Master over Vandet ligger 8, Sm N. 88° Ø. fra Intermedio Fyrskib.

Vraget af en Sejlbæd med Masten over Vandet ligger paa S.-Siden af det N.-lige Indløb til Buenos Aires Red, 11¼ Kbl V. fra den rød og sort stribede Baake, der afmærker Foreningen af North Channel og South Channel.

279. Oplysning om Lystønder. Buenos Aires. Rio de la Plata. V. for den rød og sort stribede Baake ved Buenos Aires viser alle Lystønder og Baakefyr paa N.-Siden af North Channel rødt Lys med Formærkelser og de paa S.-Siden grønt Lys med Formærkelser.

North Channel er nu uddybet til 7,5 m og South Channel til 6,5 m. Baaken: 34° 36', S. Br. 58° 15' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

280. Midlertidige Fyr tændt. Algier Havn. Algier. Ved det S.-lige Indløb til L'arrrière-port de l'Agia ved Algier Havn er paa V.-Molen tændt et midlertidigt, rødt Fyr, der lyser Horisonten rundt, og paa Ø.-Molen et midlertidigt, grønt Fyr, der er skærmet mod Søen. Fyrene skal om kort Tid ombyttes med permanente Fyr. 36° 46' N. Br. 3° 04' Ø. Lgd.

281. Vrag. Felonega—Cheresine. Istrien. Østerrig-Ungarn. I Løbet mellem Øen Felonega og Pynten Cheresine ligger Vraget af Damperen »Anriga«, 400 m N. 28° V. fra Prikken ØSØ for Øen Felonega og N. 39° Ø. fra Poter Fyr. 44° 46' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd.

X. Asiens O. Kyst med Japan.

282. Vrag. Ryojun Ko (Port Arthur). Kwang Tung. China. Ved Ryojun Ko er fundet et Vrag c. 3½ Kbl S. 50° Ø. fra Lutin Rock. 38° 46' 54" N. Br. 121° 16' 29" Ø. Lgd.

283. Tønde udlagt. Won San Chin Approach. Yung Hing Bay, Korea Ø.-Kyst. En rød og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon, Won San Chin Nr. 2, er udlagt i 6,5 m Vand 36½ Kbl N. 41½ Ø. fra 190 m Toppen NV. for Tokonlu. 39° 13' 41" N. Br. 127° 24' 52" Ø. Lgd.

284. Rev fundet. Naga Shima Kaikyo V. og Yatsushiro Kai Ø. Kyushu V.-Kyst. Japan.

180 49' .0. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2820. Kjøbenhavn 1910).

250. Afmærkning forandret. Schlei. De to blå Spidstønder, der ligger i nedre Schlei Ø. for Ralsesund, er inddraget. I Løbet er der på dette Sted og for at afmærke Kohlofergrund, den S.-ligste Udleier fra Nordarkie, udlagt en rød Kludstøje, der om Sommeren ombyttes med en rød Spirtstønde med Stige og Halmvisk. 54° 40' 44" N. Br. 9° 57' 48" Ø. Lgd. Uden for det herved afmærkede Løb ligger farlige Sten.

II. Kattegat og Skagerrak.

251. Fyr forandres. Middling. Sverig. I Nidingen Ø-lige Fyr skal i 1911 indsettes en rød Lysvinkel, der lyser fra e. N. 73° Ø. til e. Ø. over Lillelandsstrædet. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 57° 18' .s. N. Br. 11° 54' .s. Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 248).

252. Fyr forandres. Ramholmen. I 1911 skal Ramholmen N.-lige Fyr forandres til et Fyr med Fornørkelsen, der viser hvidt Lys fra e. S. 58° Ø. gennem S. til e. S. 19° V., grønt Lys fra e. S. 19° V. gennem V. til V. til e. N. 55° V., hvidt Lys fra e. N. 55° V. til e. N. 38° V., rødt Lys fra e. N. 38° V. til e. N. 14° V. Samtidig forandres Ramholmen S.-lige Fyr fra rødt Fyr med Fornørkelsen til et rødt, fast Fyr. Ramholmen S.-lige Fyr: 57° 51' 36" N. Br. 11° 33' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 243).

253. Taarn nedrevet. Ormelet. Tjøme. Kristianfjord. Norge. Ormelet Taarn på Tjøme er nedrevet. 59° 06' .s. N. Br. 10° 25' .s. Ø. Lgd.

254. Oplysning om Fyr. Langøklangen. Langesund. Langøklangen Fyr viser, foruden som angivet i norske Fyrtogtegnelse 1911 Nr. 108, endvidere rødt Lys fra S. 9° V. til S. 31° V. og hvidt Lys derfra gennem V. til N. 22° V. 58° 59' 25" N. Br. 9° 45' 50" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

255. Vrag rapporteret. Nordsøen. Forenen af Damperen »Seotland« rapporterer at have passeret et drivende Vrag den 3dje ds. Vraget var af et c. 300 Tons Træskib, der havde Bakkon over Vandet. 57° 00' N. Br. 1° 17' Ø. Lgd.

256. Vrag. Syll V. Nordsøen. En Motorskonert er brændt og sunket c. 10 Sm VNV. fra Hönnum Odde Fyr. Vragets Plads er ikke nøjagtig bestemt. Hönnum Odde Fyr: 54° 45' .s. N. Br. 8° 17' .s. Ø. Lgd.

257. Vrag. »Borkum Riff« Fyrskib SV. Nordsøen. Omtrænt 5 Sm SV. fra »Borkum Riff« Fyrskib er observeret en Mast over Vandet, der sandsynligvis var fast i et Vrag. 53° 42' .s. N. Br. 5° 56' .s. Ø. Lgd.

258. Oplysning om Fyr. Risvær. Norge. Risvær Fyr lyser ikke som angivet i norsk Fyrtogtegnelse 1911 Nr. 834, men det viser rødt Lys fra N. 75° V. gennem V. til S. 81° V., langs Grunden N. for Soliholmen; grønt Lys derfra til S. 73° V., midt mellem Ankenskærene og Store Engla; rødt Lys derfra til S. 7° V., til Ø. om Baesen ved Hvalværholmene og Baesen ved Spira; hvidt Lys derfra til S. 1° Ø. fri V. om Lillebaesen; grønt Lys derfra til S. 7° Ø. fri Ø. om Lillebaesen; hvidt Lys derfra til S. 10° Ø. fri V. om Støbaesen og Svartskjær; rødt Lys derfra til N. 72° Ø., midt i Sundet mellem Værøerne og Svillingen; grønt Lys derfra til N. 67° Ø. 68° 16' 15" N. Br. 15° 11' 10" Ø. Lgd.

259. »Weser« Fyrskib ombyttes midlertidig. Weser. Tyskland. Henimod Midten af Februar 1911 ombyttes Fyrskibet »Weser« midlertidigt med et Reserveyrskib. Herved er Stationen midlertidig ubesat i kort Tid. 53° 54' 18" N. Br. 7° 49' 30" Ø. Lgd.

260. Lødskonert sunket. »Weser« Fyrskib V. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en Lødskonert sunket 3 Sm V. ½ N. fra »Weser« Fyrskib, der ligger på 53° 54' 18" N. Br. 7° 49' 30" Ø. Lgd. Vraget vil i den nærmeste Fremtid blive afmærket med en Lys-tønde.

261. Tønder flyttet. Stortemelk. Vitland. Holland. I Stortemelk ligger nu Spidstønde Nr. 1 med Ballon på 53° 20' 00" N. Br. 5° 00' 56" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 2 med Ballon på 53° 19' 45" N. Br. 5° 01' 38" Ø. Lgd.

262. Tønde ombyttet med Lystønde. Zuidernhaaks. Buitengronden. Zeegat van Texel. Zuidernhaaks Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelsen hver 10 Sek. 52° 54' 30" N. Br. 4° 35' 37" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 45. Kjøbenhavn 1911).

263. Fyr forandret. Doel. Scheide. Belgien. Doel hvide og røde, faste Fyr er forandret

til et Llynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,1 Sek. Det viser rødt Lys nedad Floden fra venstre Brod til N., hvidt Lys derfra gennem Ø. til S. 28° Ø., rødt Lys derfra opad Floden. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt Lys. 51° 18' 44" N. Br. 4° 16' 06" Ø. Lgd.

264. Vrag. »Spurn« Fyrskib S. River Hamber. England. Damperen »Richard« er sunket S. for »Spurn« Fyrskib. Tæt NNV. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde, 0,5 Sm S. 1° V. fra »Spurn« Fyrskib. Vragfyrskib er udlagt ved Vraget. »Spurn« Fyrskib: 53° 34' N. Br. 0° 13' Ø. Lgd.

265. Fyr slukket. Havn lukket. Cellardyke. Firth of Forth. Skotland. Cellardyke Havn er lukket og den 23de Februar 1911 nedlægges det grønne, faste Fyr paa Enden af V.-Pieren og det røde, faste Fyr paa Indterkæjen. 56° 13' .s. N. Br. 2° 41' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

266. Grunde. Ons Island. Portveltra Bay. Spanien V.-Kyst. Læge Grunde findes V. for Ons Island. Skibe bør ikke komme inden for 1 ½ Sm Afstand.

Læge Grunde strækker sig ½ Sm S. fra Onza Island. Flere ukendte Grunde ligger mellem N.-Enden af Ons Island og Fagilda Point. Man anvares nød at benytte dette Løb førend den stedfindende Opmåling er fuldført. Ons Island Fyr: 42° 22' .s. N. Br. 8° 55' .s. V. Lgd.

267. Tønde ombyttet med Lystønde. Leopard Shoal. Halifax Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Den sorte Stumpønde ved Leopard Shoal, paa V.-Siden af Løbet V. for George Island, er ombyttet med en sort Lystønde, mærket »Leopard Shoal«, der viser hvidt Lys med Fornørkelsen. 44° 38' 20" N. Br. 63° 34' 02" V. Lgd.

268. Fyr forandret. Portsmouth Harbour (New Castle). Portsmouth Harbour. New Hampshire. Forenede Stater i Nord-Amerika. Portsmouth Harbour (New Castle) hvide Fyr er forandret til et rødt Fyr. 43° 04' 17" N. Br. 70° 42' 38" V. Lgd.

269. Tidssignal flyttet. Topelo Station. Newport Harbour. Narragansett Bay. Rhode Island. Tidssignalet ved Topelo Station, Newport Harbour, gives nu fra Masten til Radiotelegraffering med en sort Kugle, der er 2 m i Diameter og har en Faldhøjde af 7 m. Kuglen falder paa 0 Tim. 00 Min. 00 Sek. efter Middeltid paa 75° V. Lgd. eller 5 Tim. 00 Min. 00 Sek. efter Greenwich Middeltid. 41° 29' 15" N. Br. 71° 19' 37" V. Lgd.

270. Fyr forandres. »Diamond Shoal« Fyrskib. North Carolina. Den 1ste Marts 1911 forandres »Diamond Shoal« Fyrskib til at vise hvidt Lys med En-Fornørkelsen hver 30 Sek., Lys 25 Sek., Mørke 5 Sek. 35° 05' 10" N. Br. 75° 18' 42" V. Lgd.

271. Følgelønde flyttet. Bald Head Channel. Cape Fear River. North Carolina. Cape Fear River Entrance Følgelønde CF ligger nu i 12 m Vand S. 19° V. fra Oak Island Rednings-Station og S. 74 ½° V. fra Cape Fear Fyr, der ligger paa 33° 50' 47" N. Br. 77° 57' 50" V. Lgd.

272. Tønder udlagt. Turtle River. Brunswick Harbor. Georgia. Ved det nygravete Løb i Mundingen af Turtle River er Turtle River Stumpønde 1 udlagt i 5, m Vand N. 10° Ø. fra Colonels Island Fortyr og S. 13° Ø. fra Buzzards Island Møle, og Turtle River Stumpønde 3 i 9,4 m Vand S. 9° V. fra Brunswick Harbor Fortyr og S. 74° Ø. fra Colonels Island Fortyr. For Indgaaende skal Skibe holde Tønderne c. 15 m om Bagbord. Colonels Island Fortyr: 31° 07' 37" N. Br. 81° 31' 05" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

273. Fyr genoprettet. Midlertidigt Fyr slukket. Mangrove Point. Charlotte Harbor. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mangrove Point Fyr er atter tændt og det midlertidige Fyr er slukket. 26° 53' 36" N. Br. 82° 07' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1857. Kjøbenhavn 1910).

274. Fyr midlertidigt slukket. Texas City Channel. Galveston Bay. Texas. Texas City Channel Fyr Nr. 5 er midlertidigt slukket paa Grund af Udbødringer ved Kanalen. 29° 22' 45" N. Br. 94° 52' 59" V. Lgd.

275. Vrag afmærket. Mayaguez Bay. Porto Rico V.-Kyst. En umalet Spirtønde er udlagt c. 25 m fra Vraget af Skonnerten »Frank T. Shimson« hen imod Løbet. Vraget ligger i 8, m Vand, 10,2 Kbl S. 86° V. fra Ledefyret ved Mayaguez Custom House. Maststæve er over Vandet, der er 4,2 m Vand over Strøget. Custom House: 18° 12' .s. N. Br. 67° 09' .s. V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 172. Kjøbenhavn 1911).

Paa V-Siden af Naga Shima Kaikyo er fundet: Et Rev med 14. m Vand c. 8 1/2 Kbl N. 81° 0' fra Ushi Jima trigonometriske Station. Et Rev med 18 m Vand ligger 2. Kbl N. 50 1/2° V. fra ovennævnte Rev. Et Rev med 6 m Vand ligger 6. Kbl S. 67° V. fra To Shima trigonometriske Station. Et Rev med 6 m Vand ligger 5. Kbl S. 51 1/2° Ø. fra Ushi Jima trigonometriske Station. En tør Klippe ligger 3 1/2 Kbl N. 59° V. fra Ushi Jima trigonometriske Station.

Ved Indløbet til Fukuro Bay, paa Ø-Siden af Yatsushiro Kai, er fundet en Klippegrund. Nakano Sø, med 4. m Vand stejlt faldende til 13 m. 32° 11' 19" N. Br. 130° 21' 35" Ø. Lgd. 285. Tønde flyttet North Bar. Tansui Ko. Taiwan (Formosa Island) N.-Kyst. North Bar Tønde ved Indløbet til Tansui Ko ligger nu 17 Kbl N. 82° V. fra Tansui Forfyr. 25° 10' 48" N. Br. 121° 23' 18" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

286. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Konstantinopel og Tripolis er hævet. Malta. — Odessa er erklæret kolerafri, men smittet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.
N 644 England, December 1910.
N 644 Portuguese East Africa. — Delagoa Bay.
R 2397 b Delagoa Bay.
R 2182 b Scotland. — Scotland, north and east coasts.
R 1 North Sea. — North sea, northern sheet.
R 87 West Coasts of France, Spain etc. — British islands to Mediterranean sea.
R 374 West Coasts of Spain, etc. — Cape St. Vincent.
R 1850 Mediterranean, Egypt. — Ras Bulan to Alexandria.
R 863 Canary Islands. — Fuerteventura.
R 292 b Labrador. — Hudson bay and strait.
N 88 Newfoundland. — Newfoundland island, northern portion.
N 88 Holland: Eilanden nabij de Noordkust van Java. 1. Karimoen Djawa-eilanden. 1:100,000. 2. Bawean. 1:100,000. Januar 1911. Pris f. 1,00.
R † De eksisterende Kort Nr. 83 faar Nr. 83 a.
R † Japan: Ogasawara Islands. Pris 65 seu.
R † Tidligere Udgaver. Norge: Leines til Grøtøy og Steigen. 1:50,000. Pris Kr. 1,60.
N 67 Rundø til Ona.
R 216 Strøget om Engelvær, Løvvær og Valsvær med Indsejlingen til Grøta.
R 199 Østerrig-Ungarn: Verzeichniss der Leuchtfeuer und Semaphorestationen im Adriatischen Meere. 1911. Pris Østr. Kr. 2,00.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Febr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	100 1/2	101	101
Danmark	57 3/4	57	58
Norden		88 1/2	89
København			
Carl		77 1/4	78 1/2
Dannebrog	83 1/2	83 1/2	83 1/4
Skjold	51	50 3/4	51
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896		83 1/2	83 3/4
Hejmdal		91	93
Østasiatiske	149 1/2	148 3/4	149
Østersøen			
Nordsøen		4 1/2	8
Gorm		74	75 1/2
Torm		68	70
Inga			
Cimbria		55	65
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		4	6
Forenede Bugser-Selskab		55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		46 1/4	46 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88			
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
4 % Østasiask. Komp.		99 1/2	101 1/2
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % uops. Stats		93 3/4	95 3/4
3 1/2 % Husejns Kreditk.		85 3/4	86 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		89 3/4	90
4 % — — 2. Serie		94 1/4	96 1/2
4 % — — 1.		95 1/2	97 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89	89 1/4
4 % — — 7.		93 3/4	94 1/4
3 1/2 % Landkreditk.		93	95
4 % Østift. Kreditf.		94	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		145 1/4	146 1/2
Privatbank	108 3/4	108 1/2	108 3/4
Landmandsbank		140 1/2	141
Handelsbank	139 3/4	139 1/4	140
Grundejerbank	23 — 1/2	23 1/4	23 1/2
Burm. & Wain	89 1/2 — 1/4	89 1/4	89 1/2
Helsingørs Jærnsk.		74 1/2	76
Sukkertabr.	256 1/2 — 259	256 3/4	257
Bryggeri Aktier	180 1/2 — 3/4	180 1/2	180 3/4

Vekselkurser d. 8. Febr. 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.23	18.19
Paris	72.10	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.90	

Notering paa Berlins Børs d. 8. Febr. 1911.

Russiske Noter	216.05
4 % Russiske Consols	93.00
3 3/10 % — Boden Kredit	91.10
5 % Mexikanske 1899	100.10
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — 1890	95.70

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

„Forenede Dampsk.“ 114,000, „Danmark“ 20,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 84,000, „Skjold“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 24,000, „Dansk-russisk“ 90,000, „Østasiatisk“ 322,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
\ 6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Marstal

Staalskibbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. Februar 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon-Nr.
124.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Sk. „Kalifornien“, 30,77 Netto-Tons, 72 Tons dw., sejler uden Ballast, er billig til Salg ved Henvendelse til

Skipper R. P. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby, 49,82 Netto-Tons, 110 Tons dw., 104 Tons Rug, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører H. L. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

En Motorfløjt

af d'Hrr. Viggo Jensen & Co.s Fabrikat i Aarhus, ny, ikke været brugt, er ved en Fejltagelse bleven købt til en Baad, egner sig bedre til et større Skib eller til en Fabrik, kan faas til ca. halv Pris ved Henvendelse til Skibshandler Axel Carlsen, Aalborg.

Skib til Salg.

Galease „Odin“ af Aalborg, 20,34 Netto Reg.-Tons, laster 45 Tons dw., 2500 □ Fod Trælast, god Sejler og godt udhalet, er til Salg ved Henvendelse til Janus Andersen, Aalborg, eller til

Skipper N. C. Christensen,
Staun, pr. Sebbersund Station.

Hypotheklaan

i 1 Klasses skandinaviske Dampskibe bevilges. Nærmere Oplysninger ved

JOH. WESMANN
Kristiania.

En Motorskonnert

paa 70-80 Tons Dødvægt søges til fast Sejlads for en Fabrik for indeværende Aar. — Billet, mrkt.: „A. B.“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor inden 14 Dage.

Det private Skoleskib „Georg Stage“

udsendes paa Togt den 1. April. Selvskræven Ansøgning indsendes inden 1. Marts, Adr.: Nørrevoldgade 16, 4. S., København. Ansøgningen skal indeholde Elevens Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Endvidere Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest ogsaa for Syn og Farvesans m. m.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar.

Alt om Bord er frit; Uniformen betales med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen sendes 1ste Marts. Antages

Ansøgeren vil han faa tilsendt et Sæt Tøj.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paa-klædningen.

Skib ønskes.

Et nyt, godt Skib, 35-40 Netto-Tons, ønskes til Købs.

Andersen, Hesnæs,
pr. Stubbekjøbing.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

„GIDEON“

Motoren for Benzin.

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

JOHN WATT & Co.,

LTD.,

HULL & GRIMSBY.

Ship Brokers & Chartering Agents,

Bunkers supplied at all
Humber Ports.

Telegraf- { „BALTIC HULL“.

Adr.: { „BALTIC GRIMSBY“.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Bestyrelsen.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkræste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku'd ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører

Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-

pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra

Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr., Trier

i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavn, den 14. Februar 1911.

Søforklaring. Den 11. ds. fortsattes Søforhøret i Sagen angaaende Damperen »Gudrun«s Grundstødning Natten til den 5. ds. 1ste Styrmand, der har sejlet med Kaptajnen i c. to Aar og kender ham godt, forklarede, at han kom paa Broen Kl. 7 og var der til Kl. 12. I den Tid var Kaptajnen paa Broen med større og mindre Mellemrum. 1ste Styrmand véd, at Kaptajnen i Perioder drikker mere, end han burde, men aldrig saa meget, at det kan mærkes af Folk, der ikke kender ham godt. 1ste Styrmand mener, at Kaptajnen den paagældende Aften har drukket for meget, men han manøvrerede fornuftigt ned gennem Sundet, og 1ste Styrmand mente derfor ikke, det var nødvendigt at sige noget til 2den Styrmand derom, da han vidste, at denne havde studeret Kortet godt, forinden han kom paa Broen, og han var overbevist om, at der ikke vilde ske noget urigtigt.

2den Styrmand mærkede ikke noget paa Kaptajnen, da han kom paa Broen c. Kl. 12 og talte med ham. Da han saa en modgaaende Damper, sagde han til Kaptajnen: »Vi er vist kommen for østligt.« Kaptajnen svarede noget om, at det vist var for vestligt; hertil svarede 2den Styrmand nej, men indlod sig ikke i nærmere Samtale. Senere opstod der Diskussion om, hvorvidt en modgaaende Damper viste rødt eller grønt Lys. Kaptajnen erklærede, at den viste rødt Lys. Da »Gudrun« var nogle Skibslængder fra Damperen, gav Kaptajnen Ordre til Bagbords Ror. 2den Styrmand mente, at der vilde ske en Kollision, hvis nævnte Ror blev givet, han vendte sig derfor mod Rorgængereren og sagde: »Støt med Roret«, hvorefter han sagde til Kaptajnen: »De kan jo se, den viser grønt Lys.« Kaptajnen tog Kikkerten og sagde derefter henvendt til Rorgængereren: »Støt«, hvorefter Skibene passerede hinanden i en Skibslængdes Afstand.

Forhørene fortsættes.

Stør Tørdok paa Clyden. For at Glasgow skal kunne bevare sin Førsterangs Stilling paa Skibbyggeriets Omraade er det nødvendigt, at den faar en ny Tørdok, der kan tage de uhyre store Skibe, der nu anvendes saavel i den transatlantiske Skibsfart, som af de store Landes Krigsmariner. Flere Bestillinger paa store Skibe, er saaledes i den sidste Tid gaaet andetsteds hen, fordi de ikke kunde dokkes paa Clyden. Det er derfor nu bestemt, at der skal bygges en Tørdok paa Clyden, som skal være den største i Verden. Længden skal være 1,000 Fod og Vandhøjden paa Tærsklen 36 Fod ved Middelvandstand.

(Tidsskrift for Maskinvæsen.)

Traadløse Telegrafstationer. Efter Forlydende skal der bygges Stationer for traadløs Telegrafi paa en Række Punkter af den tyske Østersøkyst. Begyndelsen gøres i Swinemünde. I det derværende Posthus er man i Færd med Opførelsen af en saadan. Den bliver opført fra det Indre af Bygningen og bringes op til en Højde af 48 Meter. Stationen bliver i Stand til at optage traadløse telegrafiske Meldinger fra en Afstand af 3,000 Kilometer. (»Hansa«).

Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister. I Landstingets Møde den 10. ds. vedtoges Lovforlaget om Eksaminer for Skibsmaskinister enstemmig ved 3dje Behandling og gaar nu til Folketinget.

En Kollision. Horsens, 11. Februar. (Ritz. Bur.) Damperen »Ask«, korresponderende Reder. Skibsmægler Hassager i Randers, som i forrige Maaned havde en

Kollision med en engelsk Fiskedamper »Readriwer«, indkom i Gaar her i Havnen med en Ladning Kul. Det er under Forhørene i England oplyst, at Aarsagen til Sammenstødet var, at Kaptajnen paa »Readriwer« havde været beruset. Han har nu faaet sin Afsked. »Ask« afgik fra Methil den 18. Januar Kl. 3 Ein. Da Skibet var kommen en dansk Mil til Søs, fandt Sammenstødet Sted, hvorved »Ask« fik en Styrbordsskade, og omtrent hele Boven blev fyldt med Vand. Skibet maatte skyndsomt returnere til Methil, hvorfra det afgik til Leith for at reparere. Reparationen kostede 3,600 Kr. Der vil blive tilkendt »Ask« en betydelig Erstatning.

Prajet Skib. S/S. »Rendsborg« af Rendsborg har den 6. ds. paa 49° 35' N. Br. 8° 9' V. Lgd. passeret Sk. »Leif« af Rudkjøbing, N. M. P. J., der ønskede sig rapporteret.

Dødsfald. En af Fanøs ældste Skibsførere, Kaptajn N. H. Kallisen, jordfæstedes den 11. ds. paa Nordbys gamle Kirkegaard. Afdøde, der blev henved 76 Aar gl., var den første, der førte Damper fra Fanø, nemlig »Esbjerg«, som senere blev købt af »D. F. D. S.«

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 11. Februar.

Danske Farvande.

(Sidste Ismeldingsdatoer er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres).

Roskilde (31.): Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugsérhjælp.

Stege (9.): Tynd Fastis.

Nyord (9.): Fra Søen til Kallehave og i Ulfund: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Örskär. Søen: Løs Sjø- og Kvadderis og tynd Fastis, lukket for Sejlskibe. Grepen: Skibsfarten helt lukket.

Sundhamn. Søen: isfri. Stockholm: Isrende.

Stömså. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Tyske Farvande.

Pilla u. Havnen: Løs Sjø- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Neufahrwasser. Søen: Løs Sjø- og Kvadderis. Til Danzig: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Weichsel: Isrende med Drivis, for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Swinemünde. Strømmen: Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp. Reviret: Svær Fastis, Rende holdes aaben med Isbryder.

Greifswalder Oie. Overalt megen Sjøis.

Warnemünde. Warnow: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Kielerfjord. Havnens Vestsida: Tynd Fastis, Skibsfarten uhindret.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholde & Co. telegraferer Lørdag Formiddag: 12 Graders Kulde. Pasagen ved Domesness spærret. Isbryderen »Jermack« er ankommen til Domesness og assisterer de der liggende Dampere.

Den 12. ds. indkom to Dampere til Riga uden Isbryderhjælp. Langs Ruslands Kyst løber en bred, isfri Rende. Længere Nord paa er Havet opfyldt af drivende Ismasser.

40-Aars Jubilæum. Den 11. ds. var det 40 Aar siden Dampskibsselskabet Norden stiftedes. Selskabets nuværende Leder, Direktør P. de Nully Brown, var i den Anledning Genstand for megen Opmærksomhed. (»Berl. Tid.«)

Rettelse. I Referatet af Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i Odense, i dette Blads Nr. 7, staar paa fjerde Spalte, 31. Linie fra neden: »Kapt. A. Rasmussen, Odense, der var forlist med »Elisabeth« ved Fakse, mente, at den stedlige Havnebestyrelse nærmest modarbejdede en god Ordning«.

Hr. Kapt. A. Rasmussen beder os i den Anledning meddele, at hans Udtalelse var, at nogle i Fakse Ladeplads hjemmehørende Skibsførere havde modarbejdet en bedre Ordning af Havnen.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 87/1910, afsagt den 16. December 1910. Skibsreder C. A. Olsen, Vestre Sandøen, mod Langelands Korn-Foderstof og Gødningsforretning ved Bendix Hansen, Rudkjøbing.

Ved Certeparti af 9. November 1909 befragtede Indstævnte det Citanten tilhørende Dampskib »Brage« til at afsejle til Hull og dér indtage en Ladning Oljekager til Danmark. Det var bestemt i Certepartiet, at Indladningen skulde foregaa saa hurtigt, som Skibet kunde modtage Ladningen, at Liggedagene skulde regnes fra den i Søloven bestemte Tid, og at Overliggedagspengene skulde udgøre £ 10 pr. Dag.

Søndag den 16. Januar 1910 ankom Skibet til Hull, hvor det meldte sig klar til at begynde Indladningen Mandag Kl. 10 Fm. Straks om Mandagen besigtede Afladerne Skibet og fandt, som de udtrykte sig i en Skrivelse til Føreren, Lasterummene i en skrækkelig vaad Tilstand, ligesom de fandt Garneringsmaatterne vaade. De erklærede, at de ikke kunde begynde Lastningen, men at de paa vilde inspicere næste Morgen tidlig.

Tirsdag Morgen blev Skibet synet af en »autoriseret skibs- og ladningskyndig Skønsmand«, som fandt, at Garneringen og alt andet Træværk i alle Rummene var i vaad, gennemfugtig Tilstand, og at Rendestenene i Forrummet var delvis fyldt med al Slags Frø, som udsendte en højst modbydelig Lugt. Denne Skønsmand udtalte som sin Mening, at Damperen ikke var i tilbørlig Stand til at indtage en Lørdag Ladning Oljekager.

Afladerne forlangte af Skibets Fører, at han skulde afhjælpe de omtalte Mangler, inden Indladningen begyndte. Føreren lod samme Dag (Tirsdag den 18.) en »skibskyndig Skønsmand« besigte Skibet. Denne Skønsmand afgav en Erklæring, der gik ud paa, at den faste Garnering i Bunden af Skibet vel var mere eller mindre fugtig, og de tre Tommers Planker, der dækkede den, pletvis fedtede og fugtige, men den konkluderede dog i, at »naar Damprummene, Lastrummene, Siderne og Underlaget dækkes med gode Maatter, som Kaptajnen siger, de vil blive, er det min Mening, at Damperen vil være i god og forsvarlig Stand til at indtage Styrtegodsladningen af

Foderkager«. Herefter synes Føreren intet at have foretaget til Udtørring af Lasterummene bortset fra, at han den 18. lod nogle Sække Savsmuld strø under Maatterne. Den 19. lod Afladerne gennem en Sagfører paany Kaptajnen vide, at Ladningen længe havde været klar, men at de ansaa det for hævet over enhver Tvivl, at den vilde blive beskudiget, hvis den blev bragt om Bord, og at de maatte forlange, at Skibet bragtes i forsvarlig Stand til at modtage Ladningen. Kaptajnen synes intet at have gjort, og den 20. om Morgenen begyndte Afladerne Indladningen, idet de udtrykkelig gjorde opmærksom paa, at de lastede under Protest, og at de holdt Skibet ansvarlig for enhver Skade, som maatte blive foraarsaget af den vaade Tilstand, hvori Lasterummene befandt sig.

Efter endt Indladning gav Kaptajnen Konnossement uden i dette at opstille noget Krav i Anledning af, at Indladningen først var begyndt om Torsdagen. Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet viste det sig, at Ladningen havde i ret betydelig Grad taget Skade ved Fugtighed. Skibet gik i den Anledning ind paa at betale en Erstatning af 800 Kr.

Først derefter har Citanten i Anledning af, at Indladningen i Hull først begyndte Tirsdag i Stedet for Tirsdag, da Liggedagene efter Sølovens Regler skulde være begyndt at løbe, hos de Indstævnte forlangt Betaling af to Overliggedage med £ 20 eller 364 Kr. Da de Indstævnte nægtede at betale dette Beløb, har Citanten anlagt nærværende Sag, hvori han paastaar sig tillagt nævnte Sum med Renter fra Stævningens Dato den 31. August 1910 til Betaling sker. Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Efter det saaledes foreliggende maa der gaas ud fra som givet, at Skibet ikke har været i tilbørlig Stand til at indtage en saa let fordærvelig Last som Oljekager, i alt Fald ikke om Tirsdagen, mulig heller ikke om Torsdagen. Dette synes endog at fremgaa af den Erklæring, som den Mand, som Føreren anmodede om at besigte Skibet, har afgivet. En under Sagen af Citantens Sagfører udtalt Formodning om, at Grunden til, at de Indstævnte ikke paabegyndte Lastningen tidligere, i Virkeligheden kunde være at søge i, at de ikke havde haft Ladning parat, savner enhver Støtte i det foreliggende. Der kan — som Sagen foreligger oplyst for Retten — ikke være nogen fornuftig Tvivl hverken om, at Grunden dertil var den, at Indstævnte var bange for, at Ladningen kunde tage Skade ved at komme om Bord i det fugtige Skib, eller om, at de havde haft god Aarsag til denne Frygt.

Allerede af denne Grund vil de Indstævnte være at frifinde. Det kan ikke forlanges, at Indladningen paabegyndes, før Skibet er i Stand til at modtage Ladningen. Sagens Omkostninger findes Citanten at maatte betale de Indstævnte med 100 Kr.

Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster.

(Fremsat i Folketinget den 7. Februar 1911.)

Af Bemærkningerne til ovennævnte Lovforslag giver vi her nogle Uddrag, som formentlig vil være af Interesse for Skibsarten; de omhandler dog kun nærmere de paatænkte Takstforhøjelser for Godsbefordringens Vedkommende:

Udfaldet af Statsbanernes Drift, har i de sidste Aar været meget ugunstigt, idet Drifts-Overskudet pr. Banekilometer, der

i 1905—06 var	4,492 Kr.,
i 1906—07 var	4,261 —,
i 1907—08 var	3,325 —,

i 1908—09 faldt til 1,534 Kr. og i 1909—10 kun udgjorde 1,486 Kr. Forrentningen af den i Banerne anbragte Kapital er da ogsaa ganske utilfredsstillende; medens den i 1905—06 var 4,22 pCt., i 1906—07 3,94 pCt. og 1907—08 2,98 pCt., udgjorde den i 1908—

09 kun 1,33 pCt. og er for Aaret 1909—10 sunket til 1,23 pCt.

Aarsagen til de ugunstige Resultater for de to sidste Aar skyldes, at Indtægtsstigningen ikke har holdt Skridt med Stigningen af Udgifterne til Driften. Et bedre Resultat skulde herefter kunne opnaas paa to Maader, enten ved at bringe Indtægten op eller Udgiften ned. Man tror imidlertid ikke, at det sidste vil være muligt. En væsentlig Udgiftsnedgang kan nemlig kun opnaas ved meget radikale Foranstaltninger. Man maatte nedsætte Personalets Lønninger meget betydeligt, nedlægge urentable Ekspeditionssteder, inddrage en Del Tog og i det hele indføre en langt billigere Drift end den nuværende.

Derimod turde Opnaaelsen af et større Overskud af Banerne ved en Indtægtsforøgelse være mulig omend ingenlunde sikker. Man maa herved erindre, at Indtægten er et Produkt af Taksterne og Befordringsmængden. Det gælder imidlertid ikke for Banerne om at finde den absolut største Værdi af nævnte Produkt, thi jo større Befordringsmængden er, des større bliver i Reglen ogsaa Udgiften, og er Taksterne meget lave og Befordringsmængden stor, vil Udgiften derfor let komme til at overstige Indtægten. Med det nuværende Forhold mellem Indtægten og en Udgift, der sikkert ikke lader sig nedbringe, turde det herefter være ret indlysende, at et forøget Overskud ikke kan ventes ved at nedsætte Taksterne i Forventning om, at Befordringsmængden skal stige saa meget, at Indtægten bliver større end for Tiden. Vil man have et større Overskud, er der i Virkeligheden intet andet at gøre end at forhøje Taksterne. Men ogsaa en saadan Foranstaltning kan mislykkes. Befordringsmængden kan paa Grund af Forhøjelsen, uden at Udgiften i væsentlig Grad berøres deraf, falde saa meget, at Driftsudbyttet bliver ringere end hidtil. Man maa derfor gaa frem med Varomhed, saaledes at Forhøjelsen ikke medfører en væsentlig Nedgang i Befordringsmængden.

Under Hensyn hertil er det nævnte Lovforslag, ved hvilket det tilsigtes at forøge Banernes Overskud med c. 4 Mill. Kr., eller til omkring 2½ pCt. af den i Banerne anbragte Kapital, udarbejdet. Takstforhøjelsen er lagt saaledes, at den rammer alle Omraader, baade Person-, Gods- og Kreaturtaksterne og baade de lange og de korte Afstande.

For Godsbefordringens Vedkommende tør det anbefales, at Taksterne for samtlige Takstklasser forhøjes. I Stedet for nedenstaaende i Henhold til den nugældende Lov fastsatte Takstskala:

	Fragt for 100 Kilogram i Øre					
	Styktakster			Vognladnings- takster		
	Takst 1	Takst 2	Takst 3	Takst 4	Takst 5	Takst 6
Konstant	50	25	20	7	7	7
For hver af de første 60 km	2,0	1,0	0,66	0,5	0,33	0,2
— — — næste 60 —	1,2	0,6	0,4	0,3	0,2	0,15
— — — 60 —	0,6	0,3	0,2	0,2	0,15	0,125
— — — følgende —	0,3	0,15	0,15	0,15	0,12	0,1

maa man ønske at indføre følgende Skala:

	Fragt for 100 Kilogram i Øre					
	Styktakster			Vognladnings- takster		
	Takst 1	Takst 2	Takst 3	Takst 4	Takst 5	Takst 6
Konstant	60	30	25	12	10	10
For hver af de første 60 km	2,25	1,125	0,75	0,64	0,375	0,25
— — — næste 60 —	1,25	0,625	0,4	0,32	0,25	0,175
— — — 60 —	0,6	0,3	0,18	0,18	0,125	0,125
— — — følgende —	0,3	0,15	0,125	0,12	0,1	0,1

dog med nogen Modifikation med Hensyn til Konstantens Størrelse for Vognladningsgods paa de korte Afstande (indtil 10 à 15 km.). Paa disse, hvor man maa regne med Landevejskonkurrencen, tror man ikke, at det vil være rigtigt at gøre Brug af den fulde Konstant.

For Ilgods i Vognladninger paatænker man at opkræve det dobbelte af Fragten for almindeligt Vognladningsgods, hvilken Beregningsmaade er fastsat ved Statsbanernes Godsbefordringsreglement.

I Forbindelse hermed paatænker man at forhøje Fragten for Ekspresbefordring af Stykgods til det dobbelte af Ilstygodsfragten.

Forhøjelsen af Fragten for Ekspresbefordring af Stykgods kræver den foran omtalte Forhøjelse af Fragten for Overvægt af Rejsegods. Ved Lovforslagets § 1 foreslaas det frendeles at fastsætte Mindstebetalingen for en Ilstyggodssending til 60 Øre (nu 50 Øre) og for en Fragtstykgodssending til 40 Øre (nu 30 Øre). Endvidere paatænkes det at forhøje det ved Godsbefordringsreglementet fast-

satte Fragtillæg for lukket Vogn og Presenningelejen med 40 Øre pr. Vogn. Endelig maa man ønske at foretage nogen Forhøjelse af Fragten for brugt Emballage, nemlig til Halvdelen af Takst 2, samt efter nærmere Undersøgelse foretage enkelte mindre Ændringer i de Takster for forskellige Ydelser, som Ministeren for offentlige Arbejder er bemyndiget til at fastsætte, f. Eks. i Taksten for Befordring af Køretøjer, Havnebanetaksten og i Tariffen for Bi-indtægter.

Den paatænkte Forhøjelse af Taksten for brugt Emballage er i høj Grad ønskelig. Medens Middeltransportlængden for almindeligt Stykgods er 111,11 km. og for Vognladningsgods 79,89 km., er Middeltransportlængden for brugt Emballage 126,36 km. Dette er et ganske unaturligt Forhold og hidrører for en Del fra, at Modtagere af Dampskibsgods paa Grund af den lave Jernbanetakst ser deres Fordel ved at sende den tomme Emballage tilbage over Statsbanerne.

Ved Gennemførelsen af de ommeldte Bestemmelser vedrørende Godsbefordringen, kan der i den lokale Færdsel antagelig indvindes 1,700,000 Kr.

Den samlede Indtægtsforøgelse ved de paatænkte Takstændringer anslaaes til følgende Beløb:

	Kr.	Kr.
1. Person- og Rejsegodsbefordringen:		
Den alm. Forhøjelse af Biletpriserne	1,650,000	
Merindtægt af Hurtigtogstillægget	150,000	
Merindtægt for Abonnementskort	110,000	
Merindtægt af Rejsegodsbefordring m. m.	90,000	
		2,000,000
2. Godsbefordringen		1,700,000
3. Kreaturbefordringen		150,000
Den forventede Merindtægt bliver		3,850,000

Farlige Luftrør.

Om ovenstaaende Emne skriver »Norges Sjøfartslidende«:

Et Uheld med en svensk Damper »Fermia«, som maatte søge ind til den svenske Skærgaard med stærk Slagside, henleder Opmærksomheden paa den store Fare, der kan være ved at bruge aabne Luftrør til Bundtankene. »Fermia« havde nemlig faaet en Del Slagside, ikke meget, men nok til at den ene store Sø efter den anden, som brød over, fyldte Dækket i Læ med Vand, hvorved Skibet lagde sig endnu mere over. »Fermia« har Maskinen helt agterude, og det er et betydeligt Kvantum Vand, som kan faa Plads paa Dækket. Da Lønningen er høj og Lemmene, hvorigennem Vandet faar Afløb, er smaa, varer det længe, før Vandet løber ud.

For at skaffe Luften Adgang fra og til Skibenes Bundtanke ved Lænsugning eller Fyldning af disse, er der som bekendt anbragt Luftrør paa c. et Par Tommers Diameter fra Tankene langs den indvendige Skibsside. Disse Rør munder paa enkelte Skibe ud over Dækket med en Bøjning, saaledes at Munden vender nedad oppe under Skibets Lønning. De er saa høje, for at der ikke skal komme Vand ned. Det er ogsaa derfor, at de er bøjet.

Det er ved disse Rør, at Faren ligger. Naar Dækket staa fuldt af Vand, og Skibet lægger sig meget over, vil en Del af Vandet trykke sig op i Røraabningen. Naar denne er fuld, virker Røret som en Hævert, og Vandet strømmer saa ned i Bundtankene. Derved trykkes Skibet mere og mere over, idet Vandet i Tankene naturligvis holder sig paa samme Side, hvortil Skibet ligger over. Dette kan ske, uden at Mandskabet bliver opmærksom herpaa. Tilsidst faar Skibet saa stor Slagside, at Lønningen stadig er under Vand, og da gælder det om, at Ladningen er godt sikret imod Kasning. En Kornlast eller lignende vil vel under alle Omstændigheder ved Skibets Slingren, naar dette ligger saa meget over, glide en Del over til Læ, hvorved der kan blive Fare for Skibets Kæntring.

At faa tættet et saadant Luftrør i en mørk Nat, naar Søen bryder over, og Dækket staa fuldt af Vand, er omtrent umuligt. Det er heller ikke som før nævnt sikkert, at Mandskabet bliver opmærksom paa, at Vandet trænger ned denne Vej. Det er først, naar man fra Maskinen skal

prøve at pumpe Tankene læns, at man opdager, at der er kommet Vand ned. Det nytter kun lidt at pejle, naar Skibet ligger saa meget over.

Paa »Fermia« blev Aabningen paa Luftrørene ikke tætlet, før Skibet var i Havn, da vistnok ingen af Mandskabet blev opmærksom paa Sammenhængen. Der kan maaske være Skibe, der er forlist paa denne Maade, uden at de Ombordværende har kendt til, hvad Aarsagen til Kæntringen har været. Muligvis har vi her Grunden til enkelte udmærkede Skibes gaadefulde Forsvinden.

Man maa nemlig huske paa, at Vandet i Bundtanke, som ikke er helt fulde, virker modsat af fast Ballast, idet Vandmassen trænger over til den Side, hvortil Skibet ligger over, og det er dette, som kan blive skæbnsvangert for et Skib ude i Søen. »Fermia« laa nemlig saa meget over, at Vandet stod ind paa Lugen. Det maatte kunne gaa an at forsyne disse Luftrør med en Slags Flydeventil i Mundingen saaledes, at Vandtrykket virkede automatisk og lukkede for Tilgangen af Vand, men ikke for Luft.

Det Norske Veritas forlanger, at alle Pejlerør og Luftrør til Bundtanke skal forsynes med Hætter, som kan paaskrues. Disse Hætter maa altsaa aftages ved Vandets Ind- og Udpumpning af Ballasttankene. Da det er hændt, at Maskinpersonalet har glemt at aabne Rørene ved Udpumpning af Vandet og Tankene derved er blevet læk, er der enkelte Værksteder, som forsyner et af Rørene med en Ventil, saaledes at i al Fald et af dem stadig kan give Luften Adgang nedefter.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke foregaaet nogen Svingninger fra sidste Uge. Danmark og Tyskland har taget flere Sejlere for Kornlaster og Kartoffler til England og Kontinentet til Rater, der er om end ikke gode, saa dog bedre, end hvad der bydes for Is- og Trælaster fra Østnorge og Vestsverig. Disse holder vedvarende paa lave Rater særlig for Is, medens ganske enkelte Trælaster er i Underhandling med et lille Tillæg i Raterne.

Fra Bottenhavet og Finskebugten sluttet meget lidt paa Forhaand, medens der atter er flere Fragter fremme saavel pr. f. o. w. som senere Afskibning.

Returfragter Vest fra er der vedvarende nogen Mangel paa med Undtagelse af smaa Partier Kul, men Foderstof- og Claylaster erstatter delvis Manglen paa større Laster.

Fra Sø og Land.

Mærkelige Lysfænomener i Havet i de indiske Farvande. Føreren af Østasiatisk Kompagnis Dampers »Bintang«, Kaptajn Gabe, sendte i Juni 1909 Meddelelse til Meteorologisk Institut om et interessant Lysfænomen, som observeredes, da Skibet befandt sig i Malakkastrædet.

Klokken var 3 om Natten, da Kaptajnen blev purret af 2den Styrmand for at komme op og se et mærkeligt Syn.

Der bevægede sig Lysbølger nede i Vandet fra Vest til Øst. Lysbølgerne fik efterhaanden Form af lange Arme, der udgik fra et Centrum i samme Retning som Solen og tiltog i Lys og Hastighed. Centret, som syntes at ligge ude i Horisonten, idet man ikke kunde se den anden Halvdel af Systemet, bevægede sig fra omtrent ret agterude til tværs om Styrbord. Fænomenet lignede et Blinkfyrt, der roterede temmelig hurtigt, og hvis Straaler man saa uden at se selve Fyret.

Systemet bevægede sig forefter, tabende i Lysstyrke og Hastighed i Roteringen og tabte sig tilsidst helt, da Centret var ret for. Det hele varede c. 15 Minutter. Systemet var aldeles regelmæssigt, Straalernes Bredde, hvor de traf Skibet, omtrent seks Fod, Mølle- rummene det dobbelte. Lyset maa være dannet i Vandet, thi det lyste hverken paa Dækket eller paa Skibssiden, undtagen som al-

mindelig Morild, hvoraf der var en Del. Straalerne var ikke lige, men krummede temmelig stærkt og med den hule Side i Bevægelses Retning. Da Fænomenet var tværs, var Hastigheden saaledes, at en Straale fulgtes af den næste i omtrent et Sekund. Man kunde ikke se nogen Grænse for Systemet, det lyste ogsaa paa den anden Side af Skibet, men dog svagere. Efter at Straalerne ikke mere kunde ses, lyste de større Morildspunkter i nogen Tid regelmæssigt op, som om der stadig var Straaler, der passerede dem. Gradvis aftog ogsaa dette, og Morilden lyste kun som sædvanlig i Bovvand og langs Skibssiden. Baade Udkiggen og Rørgængerens saa Fænomenet paa samme Maade som Kaptajnen og 2den Styrmand.

Af en ældre Beretning om det tyske Fuldskib »Arethusa«s Rejse kendes noget lignende, idet »Arethusa« den 21. November 1897 i Nærheden af Malakkastrædet midt om Natten saa et ganske mærkeligt Lysfænomen. Saa langt man saa, lyste Havoverfladen med Tusinder af Lys, der saa ud som Projektorlys i diset Luft. Det var et pragtfuldt og tillige uhyggeligt Skuespil. Da det Kl. 2 begyndte at regne, forsvandt Fænomenet pludseligt.

Meteorologisk Institut har korresponderet med »Deutsche Seewarte« og det hollandske meteorologiske Institut, der begge har Observationsjournaler fra Skibe, der besejler de paagældende Farvande. Ingen af Stederne kunde man komme med en Forklaring over det paagældende Fænomen, men det hollandske Institut sendte i September Afskrift af en Skrivelse fra Kaptajn Breyer paa den hollandske Dampers »Valentijn«, omhandlende et Fænomen, som meget ligner »Bintang«-Tilfældet.

»Valentijn« befandt sig 12. August 1910 ved Midnat i det sydkinesiske Hav. Pludselig blev paa Bagbords Side den østlige Horisont oplyst og kom i en stærk og regelmæssig Svingning. Fænomenet gik snart over til en drejende Bevægelse af Lysstraaler over Vandet. Det saa ud som et horisontalt hurtigt roterende Hjul, hvori Egerne var Lysstraalerne, som løb over Vandet. Bevægelsen var modsat Urviseren paa et Ur og meget regelmæssig; hvert halve Sekund passerede en Straale. Straalebundterne var kun lidt divergerende og ikke krumme. Midtpunktet kunde ikke skelnes som et enkelt Punkt. Efterhaanden blev Straalerne klarere og noget smallere, indtil Lyskilden var over eller under Skibet. Vandet omkring Skibet saa ud til at være i en stærk svingende Bevægelse, det var lige saa klart som ved Fuldmaane, men Maanen var gaaet ned Kl. 10.

Dette varede i c. 5 Minutter, derpaa begyndte atter den drejende Bevægelse, men nu laa Midtpunktet om Styrbord og omtrent i Vest. De drejende Lysstraaler blev nu efterhaanden mindre klare og brede, og Kl. 12 $\frac{1}{4}$ var Fænomenet helt forsvundet i Nordvest.

Paa Kompasserne var der intet at mærke, St. Elmsild blev ikke set, og Barometret var roligt. Morild blev ikke iagttaget, Vind og Sø var forholdsvis rolige, medens Luften var klar. Fænomenet blev iagttaget af Kaptajnen, begge Styr mændene og 1ste Maskinmester, og det gjorde til en vis Grad et uhyggeligt Indtryk paa dem.

Meteorologisk Institut, der om disse Fænomener har udsendt et Særtryk af sin nautiske Aarbo, ser sig, ligesom det tyske og hollandske Institut, ikke i Stand til at komme med en udtømmende Forklaring derover. Fænomenerne er alle tre forefaldne i de indiske Farvande, Lyset bevægede sig nede i Vandet. Lysstraalerne drejede omkring som Møllevinger og havde tillige en fremadskridende Bevægelse, idet hele Systemet vaudrede. I alle tre Tilfælde tales der om, at det gjorde et noget uhyggeligt Indtryk paa iagttagerne, vel fordi de havde at gøre med et hidtil ukendt eller maaske lidet omtalt Naturfænomen. (Berl. Tid.)

Havarier og Forlis.

Karen Sophie, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Østersøen været i Kollision og faaet saa svær Skade, at Skibet maatte søge ind til Hamburg, hvor Skibet nu reparerer. Kollisionen skete ved Krautsand.

Anna Mærsk. Der er afsluttet Bjergnings-Kontrakt angaaende denne Dampers paa Basis: »no cure no pay« og 50 pCt. af bjergede Værdier.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage, Skonnert »Victoria« af Kjøbenhavn, 77 Reg.-Tons, solgt til Kaptajn A. W. Stenqvist, Klintehamn, Sverige.

Den 8. ds. løb et paa Firmaet H. C. Christensens Værft i Marstal bygget Skib af Stabelen. Skibet, der fik Navnet »Caroline» og er rigget som 3/m. Sk., maaler 218 Brutto Reg.-Tons.
(»Æra Avis».)

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Newcastle 10./2. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Bourgas 11./2. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 7./2. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 11./2. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 7./2. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 11./2. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, pass. Lizard 12./2. hertil. — Arno, Gjerløff, pass. Hanstholm 12./2. for Rotterdam. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 2./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Windau 7./2. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 11./2. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Dunnethead 12./2. for Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 10./2. — Christian IX, Holm, afg. herfra 11./2. til Pillau. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 11./2. hertil. — Esbjerg, Strufove, ank. hertil 13./2. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 9./2. — Frederik, Sørensen, pass. Brunsbüttel 10./2. for London. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 10./2. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 9./2. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./2. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 12./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 7./2. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 10./2. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 12./2. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 30./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Havre 10./2. hertil. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 11./2. til Riga. — Leopold II, Christensen, afg. Libau 11./2. til Hull. — Louise, Larsen, pass. Dartmouth 11./2. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 8./2. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 12./2. til Piræus. — Morsø, Nellesmann, pass. Brunsbüttel 12./2. hertil. — Moskø, Jonsen, ank. Genua 12./2. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 8./2. — Nordjylland, Petersborg, afg. Antwerpen 12./2. hertil. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. hertil 12./2. — Omsk, Harder, afg. Libau 11./2. til Hull. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 4./2. til Aalborg. — Perm, Gotthardt, ank. London 6./2. — Pregel, Iversen, ank. Reval 6./2. — Saga, Wiberg, afg. Pillau 12./2. hertil. — Texas, Lissner, ank. Kristiania 12./2. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 11./2. hertil via Stavanger. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 11./2. til Genua. — Tyr, Thanning, ank. hertil 13./2. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 11./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 12./2. — Hans Gude, afg. Liverpool 10./2. hertil. — Karin, ank. Manchester 10./2. — Vadsø, ank. Stettin 9./2.

C. K. Hansen. Aggersborg, ank. Windau 7./2. — Aмалиenborg, afg. Methil, 8./2. — Brattingsborg, afg. Sunderland 4./2. — Børglum (Secalia) pass. Konstantinopel 7./2. — Chassie Mærsk, ank. Huelva 8./2. — Dansborg, ank. Livorno 2./2. — Elsborg, ank. Cette 9./2. — Esrom (Granaria) afg. Norfolk 26./1. — Flynderborg, ank. Blyth 2./2. — Fredensborg ank. Helsingør 2./2. — Frederiksborg ank. Cardiff 6./2. — Fyen ank. Odense 5./2. — Guldborg, ank. Königsherg 5./2. — Gurte (Cimbria) afg. Genua 4./2. — Hammershus ank. Charleston 3./2. — Harildsborg ank. Grangemonth 8./2. — Hundborg afg. Methil 8./2. — Høneborg ank. Windau 7./2. — Jelling afg. Sunderland 16./1. — Jomsborg ank. Cardiff 3./2. — Jungshoved afg. Norfolk 23./1. — Jægersborg ank. Genua 7./2. — Kallundborg afg. Blyth 9./2. — Kalø afg. Cardiff 1./2. — Klampenborg afg. Barcelona 8./2. — Kronborg afg. Grangemonth 9./2. — Lejre afg. New Orleans 8./2. — Lilleborg ank. Kjøbenhavn 7./2. — Marselisborg afg. West Hartlepool 4./2. — Nivingston ank. Helsingør 22./1. — Næsborg afg. Helsingør 4./2. — Peter Mærsk ank. Antwerpen 5./2. — Randelsborg ank. London 8./2. — Rosenborg afg. Rouen 8./2. — Silkeborg afg. Huelva 2./2. — Skakkeborg afg. Kjøbenhavn 9./2. — Skanderborg afg. Libau 3./2. — Skjoldborg afg. Cardiff 31./1. — Skodsborg afg. Oran 8./2. — Spigerborg afg. Rosas 3./2. — Stegelborg ank. Antwerpen 4./2. — Stjerneborg afg. Las Palmas 7./2. — Søborg afg. Horli 6./2. — Taarnborg ank. Windau 5./2. — Tuborg ank. Huelva 31./1. — Ulfsborg ank. Huelva 31./1. — Uranienborg ank. Cardiff 8./2. — Vordinborg afg. Methil 7./2. — Ørkild (Boscia) ank. Helsingør 6./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. San Felu 10./2. — Martha, Christensen, ank. Hartlepool 11./2. — Elna, Rathje, afg. Arzew 7./2. — Therese, Pedersen, ank. Granton 11./2. —

Simone, Terkildsen, ank. Stax 10./2. — Jeanne, Olsen, afg. Antwerpen 11./2. — Vera, Larsen, afg. Tyne Dock 2./2. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 7./2. — Anine, Leth, ank. Bona 9./2. — Kamama, Løffer, ank. Newport 11./2.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tyne Dock 10./2. — Helene, Sørensen, afg. Reval 12./2. — Sjølland, Svarrer, ank. Ghent 10./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Aalborg 10./2. — Hermia, Hansen, afg. Libau 11./2. — Alice, Jørgensen, ank. Reval 11./2.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ligger i Kjøbenhavn. — Ragnhild, Schultz, ank. Reval 12./2. — Valborg, Hansen, afg. Antwerpen 12./2. — Gunhild, Hansen, ank. Libau 7./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 6./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Libau 8./2. til Rotterdam. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Tunis 4./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Fredericia 8./2. — Russ, Petersen, afg. Puerto Borghi 25./1. til Continent. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 17./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Alger 9./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Newa, Dahl, ank. Colastine 14./1.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Rouen 10./2. — Nautik, Brinch, afg. Nykjøbing F. 11./2. til Hamburg. — Nexos, Basse, ank. Goole 10./2. — Ellen, Degn, afg. Newcastle 11./2. til Bandholm. — Fylla, Christensen, pass. Gibraltar 8./2. til London. — Gerd, Iversen, ank. Hamburg 9./2. — Hebe, Gregersen, afg. Goole 10./2. til Rouen. — Inger, Schiff, afg. Gandia 11./2. til London. — Karla, K. Nielsen, pass. Emden 10./2. for Ceuta. — Laura, Pedersen, afg. Esbjerg 11./2. til Tyne. — Marie, Jessen, ank. Rouen 10./2. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'Ouessant 11./2. for Nantes. — Nerina, Mikkelsen, afg. Hull 10./2. til Esbjerg. — Alfa, Lauritzen, afg. Granton 9./2. til Esbjerg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. London 7./2. — Loudon, Bom, ank. Aarhus 5./2. — Paris, Tholander, afg. Leith 8./2. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 7./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barry 4./2. — Wien, Boeck Hansen, afg. Libau 8./2. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 3./2.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Antwerpen 8./2. til Genua. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 4./2. — Samui, de Fine Licht, ank. Nørre Sundby 10./2. — Panga, Gabe, ank. Marseille 8./2. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 31./1. — Cathay, Kruuse, afg. Antwerpen 29./1. til Port Said. — Indien, Jensen, ank. Vladivostok 6./2. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Perim 3./2. — Siam, Knudsen, afg. Sabang 8./2. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Havre 10./2. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 10./2. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. London 9./2. til St. Thomas.

Urania. Urania, Clausen, afg. Leith 9./2. — Svend, Schmidt, afg. Methil 3./2.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 7./2. — Hollaud, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 10./2. — Rusland, Bennetzen, ank. Stettin 12./2. — England, Andersen, afg. Windau 9./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Newcastle 9./2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Kjøbenhavn 11./2.

Skandia. Seach Steenberg, Theilland, afg. Hull 11./2. til Karrebæksminde. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Kjøbenhavn 11./2. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarhus 8./2. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 10./2. for Rotterdam. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 9./2.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 11./2. — Freja, Nielsen, afg. Kiel 10./2. — Vera, Thing, afg. Alloo 8./2.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Wismar 10./2. — Energi, Jensen, ank. Svendborg 10./2.

Sejlskibe.

Æra. I. A. Kromann, Christensen, ank. Grangemonth 7./2. — Argus, Jensen, ank. Paimpool 7./2. — Ingolf, Olsen, pass. Forness 7./2. for Kristiania. — Johanne, Østermann, pass. Prawlepoint 9./2. p. R. t. Udevalla. — Svalen, Rosenbeck, ank. Leith 10./2. — Spurven, Petersen, ank. Karrebæksminde 11./2. — Hamlet, Rasmussen, ank. Oporto 10./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Februar 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster. — Farlige Lufttrøer. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Pliteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling. — Ferm expedition.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Forstådernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brodfabrik

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Telf. 162 Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petiline à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. Februar 1911.

18. Aarg.

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

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons solvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.



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

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	--

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

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



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Claeifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Aktiebolaget

Ystads Dragarelag

Ystad, Sverige

Telegramadr: Dragarelaget. Tel. 156

udfører alle Slags Løsnings-
og Lastningsarbejder til Plad-
sens billigste Priser 10 Aars
Erfaring. Øvede Arbejdere.
Reel Behandling. — Vi anbefaler
os til d'Hr. Rederes
Velvilje.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
empfeht zich zum Neubau
aller Arten Stählerne Schiffe
als Schoner. Ewer-Galeassen
Jachten, Schuten, Motor-Böte,
Tjalken, Leichter u. s. w.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvark

Nyhavn 53.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baaebyggeri

Aalborg

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

En Motorskonnert

paa 70—80 Tons Dødvægt søges til fast Sejlads for en Fabrik
for indeværende Aar. — Billet, mrkt.: „A. B.“, bedes indlagt
paa dette Blads Kontor inden 14 Dage.

Als NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling.



KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP. FABR. KANIA.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby,
49,82 Netto-Tons, 110 Tons
dw., 104 Tons Rug, er til Salg
ved Henvendelse til

Skibsfører H. L. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Sk. „Kalifornien“, 30,77
Netto-Tons, 72 Tons dw., sej-
ler uden Ballast, er billig til
Salg ved Henvendelse til

Skipper R. P. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

En Motorfløjt

af d'Hr. Viggo Jensen &
Co.s Fabrikat i Aarhus, ny,
ikke været brugt, er ved en
Fejltagelse bleven købt til en
Baad, egner sig bedre til et
større Skib eller til en Fabrik,
kan faas til ca. halv Pris ved
Henvendelse til Skibshandler
Axel Carlsen, Aalborg.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Bestyrelsen.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Sø- og Handelsretten.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn oprettedes som bekendt ved Lov af 19. Februar 1861, samtidig med at den daværende Soret for Kjøbenhavn ophævedes; Retten kan altsaa Søndag den 19. ds. fejre sin 50aarige Bestaaen.

Den Samvittighedsfuldhed og Dygtighed, med hvilken denne vor Søfarts og Handels egen Domstol har røgtet sit ikke altid lette Hverv i disse Halvhundrede Aar, har vundet den en høj Grad af Anseelse i alle interesserede Kredse. Med Beredvillighed har dygtige og fremragende Medlemmer af Søfarts- og Handelsstanden i disse mange Aar paataget sig det ansvarsfulde, ulønnede og ingenlunde lette Hverv at tage Sæde i Sø- og Handelsretten, og den Gerning, disse Mænd her har udøvet, fortjener i høj Grad Paaskønnelse. Ikke mindre Paaskønnelse fortjener ogsaa de fem anseede Jurister, som i dette lange Tidsrum har beklædt Stillingen som Retsformand i Retten, for deres betydningsfulde Virksomhed. Den første af disse var den senere Justitsminister C. S. Klein, der allerede som Folketingsmand havde gjort et stort Arbejde ved Udarbejdelsen af Loven om Sø- og Handelsretten. Klein beklædte Stillingen som Retsformand i ti Aar, fra Retten traadte i Virksomhed den 1. Januar 1862, til han i 1872 blev Justitsminister. Derefter blev daværende Overretsassessor N. F. Schlegel Retsformand, og denne efterfulgtes, da han i 1880 udnævntes til Justitiarius i Landsover- samt Hof- og Stadsretten, af Byfoged i Helsingør H. R. F. Fleischer. Ved Schlegels Død i 1891 gik Fleischer over til hans Stilling som Justitiarius i Overretten, og Overretsassessor I. N. A. Madvig, der siden 1885 havde været Næstformand i Sø- og Handelsretten, blev nu dennes Formand. Denne ansvarsfulde Stilling beklædte Madvig i fjorten Aar med en Nidkærhed og en levende Interesse, som



J. H. KOCH

endnu vil være i frisk Erindring, og som vandt ham stor Sympati; den uventede Efterretning om hans Tilbage-træden i Foraaret 1905 blev af alle, der havde Berøring med Retten, modtaget med en saa dybtfølt Beklagelse, at man i ledende Kredse formelig kappedes om at vise »gamle Madvig« sin Tillid og Højagtelse. Madvig afløstes af daværende Kriminalretsassessor J. H. Koch, der endnu fungerer som Rettens Formand, og som i de seks Aar, hvori han har virket i denne Stilling, fuldt ud har vist, at han er den rette Mand paa den rette Plads.

Paa Kochs Initiativ forelagde Justitsministeren i indeværende Rigsdagssamling Lovforslaget om Forandring i Reglerne om Sø- og Handelsretten, der i al sin Korthed tilsigtede at udvide Rettens Arbejdsevne og dermed dens Nytevirkning i en meget betydelig Grad. Forslaget vedtoges, som det vil erindres, af Rigsdagen allerede inden Jul med en enkelt Ændring, der havde til Formaal i visse Tilfælde at give Repræsentanter for Skibes Mandskaber og det underordnede Handelspersonale Adgang til at deltage i Rettens Arbejde.

Sø- og Handelsretten er en Institution, hvis Betydning for Søfarten og for Forretningslivet er vokset, som Aarene er gaaet. Den har vundet ved sine talrige og mangeartede Afgørelser en Autoritet, som strækker sig betydeligt længere end Landets Grænser, men navnlig en saa rodfæstet Tillid indenfor vore Søfartskredse, at vi ved denne Lejlighed næppe kan bringe den høje Ret noget bedre Ønske end det, som ved flere tidligere Lejligheder har været fremsat her i Bladet — at Sø- og Handelsrettens Virkefelt en Gang maa blive udvidet, saaledes at Retten kommer til at danne Overinstans for samtlige de omkring i Landet bestaaende Soretter.

Kjøbenhavn, den 17. Februar 1911.

Dødsfald. Tidligere Meddirektør i Det forenede Dampskibsselskab, Chr. Larsen, er fornylig afgaaet ved Døden i Havre, c. 60 Aar gammel. Den Afdøde kom som ungt Menneske i D. F. D. S.'s Tjeneste, paa hvis Kontorer han arbejdede nogle Aar. Derefter blev han Selskabets Repræsentant først i Königsberg og senere i Dunkerque. Efter omtrent en halv Snes Aars Ophold i Udlandet kom Larsen atter hjem og steg nu hurtigt til en overordnet Stilling i Selskabet. Han indlagde sig megen Fortjeneste af Etableringen af Midelhavsruten, og under Direktør Brandt's Sygdom ledede han Selskabet i et Aar. Ved det store Sammenstød mellem Direktør Brandt og Personalet, stillede Larsen sig

paa dets Side og kom derved i saa spændt et Forhold til Selskabets øverste Direktør, at han foretrak at tage sin Afsked. L. rejste derefter til Frankrig, hvor det lykkedes ham at skabe sig en smuk Virksomhed i Havre. En Kræftsygdom gjorde Ende paa hans Liv, men han formaaede dog at varetage sin Gerning til det sidste. Den 14. ds. blev hans Lig brændt paa Krematoriet i Rouen.

Et nyt svensk Skoleskib. Abraham Rydbergs Stiftelse for Uddannelse af dygtige Sømænd har, i Følge »Norges Sjøfartstidende«, udbedt sig Tilbud fra flere Værfter om Bygning af et nyt, større Skoleskib

med Plads til 120 Elever. Skibet skal bygges af Staal med fire vandtætte Skodder, som skal naa op til øverste Dæk, og vil blive rigget som et etremastet Fuldskip. Mellemdækket vil midtskibs blive indrettet til Eleverne, og forude skal der indrettes Lukafer til Styrmand og Lærere, Sygerum, Lodslukaf, Messe med mere. Kaptajnens Kahyt bliver agter ude.

Skibets Længde bliver 35,4 Meter, Bredden 8,4 Meter og Dybgaaendet 3,4 Meter. Stiftelsens ældre Skib »Abraham Rydberg« er alt for lille nu, da der stadig melder sig flere Elever, end der kan medtages. Det er Meningen at sælge det ældre Skib.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Skibe kommende fra Samsoun paa-lagte fem Dages Karantæne er ophævet, og Skibe kommende derfra tilstedes derfor fremtidig fri Adgang efter personlig Lægeundersøgelse uden Desinfektion.

Mindesmærket over Kontreadmiral Carl Bruun. Et Møde angaaende Mindesmærket over Kontreadmiral Bruun afholdes Søndagen den 19. ds. Kl. 2½ Em. i Lokalet Ny Toldbodgade Nr. 1 St. Alle, der har faret med Skoleskibet »Georg Stage« og andre, der har Interesse for Sagen, indbydes til at komme til Stede.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 15. Februar.

Danske Farvande.

(Sidste Indmeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres).

Horsens (13.): Fjorden: Isfri. Havnen: Tynd Fastis.

Kolding (13.): Havnen: Kvadderis for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Roskilde (13.): Fjorden: Fastis, lukket for Sejlskibe.

Præstø (10.): Fra Næbet: Tynd Fastis, Sejlskibe kun med Bugsérhjælp.

Nyord (9.): Fra Søen til Kallehave og i Ulfund: Spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp.

Masnødø (11.): Ved Vordingborg: Fastis, lukket for Sejlskibe. I Færgestrommen: Kvadderis.

Nysted (11.): Bredningen: Isfri. Havnen: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Odense (14.): Meldt isfri.

Svenske Farvande.

Örskär. Søen: Isfri. Grepen: Skibsfarten helt lukket.

Strömstad. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Søen: Spredt Drivis. Revirets Østside: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Pillau. Havnen: Svær Fastis, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp. Reviret: Skibsfarten helt lukket.

Neufahrwasser. Søen: Spredt Drivis. Weichsel: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp. Istakst.

Swinemünde. Søen og Strømmen: Drivis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugsérhjælp. Reviret: Svær Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder. Istakst.

Warnemünde. Warnow: Løs Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Trawemünde. Reviret: Spredt Drivis. Bugten: Tynd Fastis.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornhødt & Co., Riga, telegraferer Onsdag Middag til sin herværende Repræsentant: Kraftig Sydvest-Vind. Syv Graders Kulde. Isen i Bugten bryder op. Passage ved Domesness mulig. Isbryderen »Jermack« ligger her.

Et Vrag drivende i Atlanterhavet. Et gammelt fransk Panserskib »Richelieu« paa 9,000 Tons Deplacement, der var solgt til Holland til Ophugning, er i Følge »Norges Sjøfartstidende« blevet forladt af den Damper, der skulde bugsere Skibet til Holland, og senere af sin Besætning, og driver formentlig om i Atlanterhavet Vest for Quessant, c. 150 à 200 Sm. fra Land, til stor Fare for Skibsfarten.

Dampskibsselskabet Skandia holdt den 15. ds. aarlig Generalforsamling. Det vedtoges at uddele 5 pCt. som Dividende til Aktionærerne.

Søfolks Valgret.

Vi har modtaget følgende:

Det glæder sikkert alle søfarende Vælgere, ligesom det har glædet undertegnede, at høre, at et Regeringsforslag om Søfolks Valgret har været til Behandling i Folketinget og dér faaet en yderst velvillig Modtagelse. Den Sag, der har været kæmpet for i Aaringer, og om hvis Berettigelse der ikke kan være Tvivl, synes saaledes sin Løsning nær; det synes, som om Rigsdagen nu endelig er kommen til Forstaaelsen af, at den nuværende Ordning er en Urelfærdighed mod Sømandene og kun alene rammer Sømandsstanden.

Ja, det synes, men heller ikke mere. Den Glæde, jeg følte efter at have læst Bladreferaterne af Folketingets Behandling af Sagen, er bleven betydelig kølnet, efter at jeg har haft Lejlighed til at læse det stenografiske Referat af Forhandlingerne; thi ganske vist er Forhandlingerne præget af megen Velvilje; men, naar fraregnes ganske enkelte Talere, lillige af en absolut Mangel paa Forstaaelse af det særegne ved Sømandsstillingen, idet saa godt som alle Talerne mente, at Søfolk ikke havde anden eller større Ret til paa særegen Maade at deltage i Valg end enhver anden fraværende Vælger. Der er derfor efter Udtalelserne, der faldt, al Udsigt til, at »Søfolks Valgret« skal kædes sammen med en stor Lov om, at alle fraværende Vælgere skal have Adgang til at afgive deres Stemme, hvilket vil vanskeliggøre Sagens Gennemførelse betydeligt.

En af Talerne i Folketinget udtalte: »At baade fra de 114 (Folketingsmænd), der slap igennem Skærsilden (Valget), og fra de 114 og flere til, der ikke slap igennem, lød det enstemmigt eller næsten enstemmigt, at det skulde være dem en ualmindelig Fornøjelse at virke for fraværende Sømands Valgret«. Men hvad hjælper disse smukke Ord og Løfter os Sømand? Naar ikke Forstaaelsen af det særegne, der berettiger vort Krav, er til Stede, er vi lige saa ilde farne som hidtil.

Det, der berettiger Sømandsstanden til at stille Krav om en særlig Form for Udøvelsen af Valgret, er ikke, at Sømandsstanden under den nuværende Form har flere fraværende Vælgere end flere andre Stænder, men at Sømandsstanden er totalt udelukket fra at deltage i Valg. Den Ligestilling, flere ærede Folketingsmænd mener er til Stede mellem f. Eks. Jernbaneetaten, Handelsrejsende o. fl. og Sømandsstanden, passer slet ikke. Vel kan der om disse Samfundsklasser siges, at de i Sammenligning med andre Samfundsklasser har et stort Antal fraværende Vælgere; men om ingen af dem kan det blot tilnærmel-

sesvis siges, at de som Samfundsklasse er udelukket fra at deltage i Valg. Om man vel kan være enig om, at en ideel Ordning for Valg vilde være, at det var muligt for alle Vælgere under alle Omstændigheder at kunne afgive Stemme, og at der stedse skal arbejdes mod at naa Idealet, saa bør det ideelle dog ikke træde saaledes i Forgrunden, at det simple Retfærdighedskrav, der ligger lige for, lider derunder.

Sømandsstanden vil, om en Lov som den forelagte, der alene gælder fraværende Søfolks Valgret, gennemføres, ikke blive gunstigere stillet end andre Samfundsklasser med Hensyn til Forholdet mellem afgivne Stemmer og ikke afgivne Stemmer begrundet paa Fraværelse; thi Søneringen vil i Følge sin Natur hindre mange af sine Udøvere i selv under den foreslaede Form at afgive Stemme ved forekommende Valg. Naar Sømandsstanden derfor for sig stiller Krav om en særlig Form for Udøvelsen af sin Valgret, er det ikke for at opnaa en Begunstigelse fremfor andre Samfundsklasser, men for saa vidt muligt at faa samme Ret som disse. Standen har hidtil været udelukket fra Deltagelse i det offentlige Liv og i mange Aar med Rette følt sig brøstholden derover, den har været afskaaren fra personlig at blive repræsenteret i eller endda blot øve nogen Indflydelse paa Sammensætningen af vore folkevalgte Forsamlinger, den har maattet nøjes med at se sine Interesser varetaget af andre og endda være glad til, om der overhovedet var nogen, der tog sig af den, med andre Ord: den har været og er endnu sat helt ud af Spillet og fuldstændig prisgivet andres Barmhertighed.

Ud fra disse Synspunkter er det, Sømandsstanden de senere Aar med saa megen Styrke har krævet at blive sat i Stand til at udøve sin Valgret, og den maa anse det som Mangel paa Forstaaelse af dens Krav, hvis der bliver lagt Forslagets Gennemførelse de mindste Hindringer i Vejen, ved at det kædes sammen med andet, der kun i alleruegentligste Forstand hører sammen dermed. Det er imidlertid at haabe, at det Løfte, saa godt som samtlige d'Hrr. Folketingsmænd har givet os Søfolk, at det vil være dem en ualmindelig Fornøjelse at virke for vor Valgret, ikke er tomt Mundsvejr, men et alvorligt Løfte, der vil give sig Udslag i, at det Krav om Retfærdighed for vor Stand, der er stillet, ved at der gives os Adgang til at deltage i Valg, maa gennemføres, uanset hvorledes det gaar med samtlige fraværende Vælgers Valgret.

Søfarende Vælger.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb har der kun fundet ganske minimale Forandringer Sted. Sortehavet har sluttet jævnt godt i Forhold til Aarstiden, og Raterne holder sig, idet der sidst er betalt 9/9 à 10/ Dødvægt for Korn fra Nikolajeff til Hamburg, 10/3 N. C. for mindre Baade. Novorossisk betalte 8/9 Rotterdam, 9/ Weser, 9/3 Hamburg. I La Plata Markedet synes der at skulle blive mere Liv, og flere Baade slutedes for prompt Lastning, men Raterne er daarlige, idet der akcepteredes 8/9 à 9/ O.C. fra Buenos Aires, 9/3 à 9/4 1/2 fra San Lorenzo Gransen, 9/9 fra Bahia Blanca. Kulfragterne udefter ligger temmelig uforandret paa Basis af 17/ à 18/ fra Cardiff. Til Montevideo direkte slutedes til 16/6 pr. Marts. Nordamerika tog Baade til omtrent forrige Uges Rater, og der betaltes bl. a. 10/6 à 10/7 1/2 paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet, 118/9 à 120/ for Tømmer til La Plata, 11/ Kul Virginia/Vestitalien, 22 Cents Petroleum New York/Whampoa. Østersøen ligger meget flov, og der er Rift om de Ladninger, som er fremme, af hvilken Grund Raterne er trykkede. Libau og Windau kan kun med Nød og Næppe gøre 9 d. til Rotterdam. Kulfragter ind til Østersøen er ogsaa baade faa og smaa, men derimod

holder Markedet til Middelhavet sig fast. Fra Tyne eller Blyth betaltes 3/6 Swinemünde (2,350), 3/7 1/2 (2,000), 4/6 Mariager (1,300) og 5/1 1/2 Løgstør (620). Fra Forthet slutedes til 4/ Neufahrwasser (1,300), 4/ Sønderborg (1,550), 4/1 1/2 Aabenraa (1,400), 3/6 Hamburg (2,000), 4/9 Rouen (2,000) og 7/ Genua, Savona eller Livorno (2,100). Fra Cardiff betaltes der i andre Retninger: 7/6 à 8/ Genua eller Savona, 8/9 Venedig (2,500), 7/6 Aleksandria (3,700), 7/3 Konstantinopel (3,200), 10/3 Colombo (4,300), 8/6 St. Vincent (2,100), 7/9 Las Palmas (3,500), 8/ Kap Verdiske Øer (3,200), 16/3 Rio Janeiro (5,300) og 19/ Rosario (4,200).

Generalforsamlinger.

Svendborg Søassurance

afholdt den 11. ds. aarlig Generalforsamling i Svendborg.

Der indledes med en hurtig tilendebragt Generalforsamling i 2den Afdeling, hvor de større Skibe assurerer for de Beløb, der overstiger 30,000 Kr. For de første 30,000 Kr. har alle Skibe assureret i 1ste Afdeling.

2den Afdeling.

Skibhygmester N. P. Petersen aabnede Generalforsamlingen og paa hans Forslag valgtes Byfogedfuldmægtig Christensen til Dirigent.

Mægler A. Hansen aflagde Reguskabet, der bl. a. har følgende Indtægter:

Kassebeholdningen den 31. December 1910 var Kr. 544.34, hævet i Banken Kr. 4,900.00, Indskud, der ikke forfaldt i 1909 Kr. 2,785.25, samtlige Indskud af indtegnede Skibe i 1910 Kr. 3,367.00. Fartpræmie for Skibenes Fart fra 1. Oktober 1909 til 1. Oktober 1910 Kr. 5,840.25; med nogle Smaaandtægter bliver den samlede Indtægt Kr. 17,447.51.

Udgifter. Udbetalt for Havarier Kr. 6,018.33, for Forlis Kr. 3,500.00, Indskudsudbytte af forliste Skibe Kr. 1,118.00, hævet i Banken 2,900.00, diverse Udgifter 1,346.15, Indskud der ikke forfaldt i 1910 Kr. 2,385.50, Kassebeholdning 31. December 1910 Kr. 179.53. Ialt Kr. 17,447.51.

2den Afdeling ejede den 31. December 1910 Kr. 76,118.36, og dens Risiko er Kr. 547,300.00.

Mægler A. Hansen, Svendborg, betegnede Aaret som godt, om der end havde været 10 Havarier, der tilsammen kom paa c. 6,000 Kr. Indskudspræmien nedsattes fra 13 til 10 1/2 pCt.

Til Komitémedlem genvalgtes C. Bom.

1ste Afdeling.

Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thuro, aabnede Generalforsamlingen i denne Afdeling. Formanden Mægler A. Hansen oplæste Regnskabet; der bl. a. har følgende Indtægter:

Kassebeholdning 31. Decbr. 1909 Kr. 383.79, Indskud, der ikke forfaldt til Betaling i 1909 Kr. 10,050.00, resterende Fartpræmie 1909 Kr. 159.41, 2den Afdelings Andel i fælles Udgifter 1909 Kr. 1,011.65, refunderet Havariforsud Kr. 81,843.48, indgaaet af Foreningens Fond Kr. 5,000.00, indgaaet diverse Havaribidrag fra Ladningers Assurance Kr. 6,707.74, hævet i Svendborg Bank paa Bog Kr. 55,200.00, hævet i Svendborg Bank paa Folio Kr. 19,330.41, indgaaet halv Salgssum for »Schiller« Kr. 2,500.00, Overskud af »Schiller«s Fragt til Kjørteminde Kr. 581.62, samtlige Indskud for indtegnede Skibe i 1910 Kr. 10,334.00, Rente af Foreningens samtlige Obligationer og Aktier Kr. 9,561.00, Rente af Havariforsud og resterende Præmie Kr. 904.84, Præmie for Skibenes Fart fra 1. Oktbr. 1909 til 1. Oktbr. 1910 Kr. 64,944.44; ialt Kr. 268,562.38.

Udgifter. Udbetalt for Forlis Kr. 38,200.00, udbetalt for Havarier Kr. 23,875.84, Forsud paa Forlis og Havarier Kr. 83,301.09, Indskudsudbytte af solgte, nedsatte og forliste Skibe Kr. 11,200.25, indsat i Svendborg Bank paa Bog Kr. 66,200.00, indsat i Svendborg Bank paa Folio Kr. 21,889.46, udbetalt diverse Havaribidrag for Ladningers Assurance Kr. 4,496.74, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 11,774.78 (heraf deltager 2. Afdeling med Kr. 1,091.16), resterende Indskud, der ikke forfaldt i 1910 Kr. 6,954.50, Kassebeholdning 31. December 1910 Kr. 669.72; ialt Kr. 268,562.38.

Foreningen ejede den 31. December 1910 Kr. 412,396.34 og dens Risiko er Kr. 3,404,000.00.

A. Hansen gav derpaa følgende Beretning.

Aaret 1910 kan ogsaa her betegnes som et godt Aar, men fra 1ste Januar d. A. og til Dato har der været et Totalforlis, nemlig 3/m. Sk. »Danmark«. I selve Regnskabsaaret har Foreningen haft 32 Havarier, hvoraf ikke faa heustaar uafgjort endnu, ialt kan de ventes at ville beløbe sig til c. Kr. 37,000. Regnes Havarierne og Forlisene fra 1ste Januar d. A. med, bliver Tabet c. Kr. 73,500, hvilket vil bevirke, at Indskudspræmien nedsattes til 10 pCt., og Fartpræmien forhøjes med 3 pCt. I Aarets Løb er der indtegnet fire ny Skibe med en Sum af Kr. 94,000, medens der ved Salg, Forlis og Nedsættelser er udgaaet Kr. 85,900.

Til Komitémedlem genvalgte J. Ph. Jørgensen, til Synsmand R. V. Møller og til Taksations-Suppleant V. Gislason, Rudkjøbing. Til Komitémedlemmer i Stedet for afdøde C. P. Clemmensen og Konsul E. Petersen, Rudkjøbing, der var udraadt som Interessent, valgtes I. P. Hansen, Thuro, og Alfred Nissen, Rudkjøbing. Til Taksations-Suppleant for Svendborg valgtes Synsmand Christiansen.

Formanden anbefalode et Forslag om, at en Lovændring kan vedtages med to Tredjedele i Stedet for som hidtil med tre Fjerdedele af de afgivne Stemmer paa den ordinære Generalforsamling. Forslaget sattes til skriftlig Afstemning og forkastedes.

I Lovens Paragraf 10 foresloges Tillægs-Aarspræmien rettet til 50 Øre, i Stedet for som nu 25 Øre. Efter nogen Forhandling, hvorunder en Del gjorde gældende, at det ikke var retfærdigt, forkastedes dette Forslag dog med 66 Nej mod 61 Ja.

I Lovens § 3 foresloges mellem »Baade og Jolle« tilføjet Ordet »Pram«. Samtidig sattes under Afstemning et Forslag om, at Skibe under 100 Tons U. D. skal være forsynet med en Baad, og Skibe paa over 100 Tons V. D. og indtil 150 Tons U. D. skal være forsynet med en Baad og en Jolle eller Pram, hvis Størrelse fastsættes af Synsmanden, og Skibe paa over 150 Tons med en Baad og en Jolle, hvis Størrelse er nærmere bestemt.

Forslagene vedtoges enstemmigt.

Bestyrelsen foreslog endelig forskellige Afdrag for Kalfatring af Skibe under Havari, nuder Hensyn til deres Alder og den forløbne Tid siden sidste Kalfatring, og endvidere for Patentsmørelse under Havari. Det foresloges, at for Udgifter til Dok, Slip eller Overkrængning under Reparationer, hvori Foreningen deltager, skal intet betales. Endelig foresloges forskellige Bestemmelser med Hensyn til Inventarielisten.

Alle disse sidste Forslag vedtoges enstemmigt.

Fra Sø og Land.

Det Døde Hav. Det hellige Land, hvis Udnyttelse af dets naturlige Hjælpekilder er saa langt tilbage, vil sandsynligvis allerede i det kommende Aar blive Skueplads for mægtige Industrielle Foretagender. Et stort Syndikat, der hovedsagelig raader over amerikansk Kapital, har erhvervet en Koncession af vidtrækkende Betydning af den tyrkiske Regering, nemlig Ret til at nyttiggøre de umaadelige Værdier, som hidtil har slumret uudnyttede i Det Døde Hav Omegn. Retten til Minedrift er oprindeligt blevet erhvervet af en ledende Parlamentariker i det tyrkiske Kammer, Suad Bey, der dog nu, som det meddeles af »The American Magazine«, har afstaaet sin Ret til Amerikanerne for den forholdsmæssig ringe Sum af c. 1,120,000 Kr. Det berømte Hav Omgivelser, hin gammelhistoriske hellige Egn, er af Naturen blevet betænkt med en overordentlig mineralsk Rigdom. Der findes det fineste og reneste Jordbælg, og i det gamle Byzants Tid var Egnen berømt for sine rige Kobberbjergværker. Desuden findes der Marmor, Porphyre og andre kostbare Stenarter. Ydermere er der ogsaa fundet det for Landbruget saa værdifulde Fosfat i stor Mængde i hine Egne, uden at der dog hidtil er foretaget nogen systematisk Udnyttelse af disse Rigdomskilder. Men det Døde Hav Skatte er ingenlunde udtømt hermed. Amerikanerne, der nu nøje har undersøgt Egnen og besejlet alle Dele af Det Døde Hav, har fundet mægtige Ophobninger af Salt ved Bredderne og tillige opdaget Tegne, der tyder paa Tilstedeværelsen af Petroleums-kilder og Kul. Hvorvidt Vaudet i Søen besidder helbredende Kræfter, vil blive underkastet en videnskabelig Undersøgelse. Det Døde Hav hører til Jordens saltrigste Vande. Medens en Tons Vand i Det Kaspiske Hav gennemsnitlig indeholder 11 Pund Salt, Østersøen 18, Sortehavet 26, Atlanterhavet 31, Kanalen 72, Middelhavet 85 og Det Røde Hav 93 Pund, indeholder en Tons Vand af Det Døde Hav ikke mindre end 187 Pund Salt.

Havarier og Forlis.

Christine, Skonnert af Thuro, paa Rejse fra Königsberg til Fakse med en Ladning Rapskager, er den 15. ds. løbet paa Grund paa Sydsiden af Tjurkø. Skibet er fuldt af Vand. Besætningen er reddet.

Figaro, Dpsk. af Tonsberg, kom den 15. ds. paa Grund ved Falsterbo. Skibet, der var paa Rejse fra Memel til Boston (England) med en Ladning Træ, kom samme Dag flot og stod ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse. Skibet menes at være tæt.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hofvestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen Schu- bert, ank. hertil 13./2. — Alexandra, Nielsen, ank. Bourgas 11./2. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 7./2. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Troudhjem 14./2. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 7./2. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 11./2. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, pass. Hanstholm 15./2. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Rotterdam 15./2. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 2./2. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Windau 7./2. — Beira, Lunge, ank. hertil 15./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 10./2. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 12./2. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 11./2. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 14./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Aarhus 16./2. — Frederik, Sørensen, ank. London 12./2. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 12./2. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 9./2. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./2. — Hjelm, Kyllesbech, ank. hertil 12./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 15./2. til Ghent. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 10./2. — Kasa, Mikkelsen, ank. London 14./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 15./2. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 14./2. — Knrsk, Gommessen, ank. Windau 14./2. — Leopold II, Christensen, pass. Brunsbüttel 14./2. for Hull. — Louise, Larsen, ank. hertil 15./2. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 8./2. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 12./2. til Piræus. — Morse, Sørensen, ank. Stettin 15./2. — Moskov, Jonsen, ank. Genua 12./2. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 8./2. — Nordjylland, Petersborg, ank. hertil 16./2. — O. B. Suhr, Jacobsen, afg. herfra 15./2. til Windau. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 14./2. for Libau. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 4./2. til Aalborg. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 14./2. — Pregel, Iversen, afg. Reval 14./2. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. hertil 13./2. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 16./2. — Thyra, Tramp, ank. Stettin 16./2. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 11./2. til Genua. — Tyr, Thaning, afg. herfra 14./2. til Windau. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 11./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 12./2. — Hans Gude, ank. hertil 15./2. — Karin, ank. Liverpool 15./2. — Vadsø, afg. Stettin 15./2. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, afg. Riga 6./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 13./2. — Pawel Andrejeff, Tanne- bek, afg. Tunis 12./2. til Ghent. — Harald Klitgaard, Ras- mussen, afg. Fredericia 14./2. til Windau. — Russ, Petersen, afg. Puerto Borghi 25./1. til Windau. — Wladimir Sawin, Car- stensen, afg. Rotterdam 11./2. til Oran. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Algier 9./2. — Michael Ontchoukoff, Har- boe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wla- dimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. — Nawa, Dahl, afg. Colastine 12./2. til Libau.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Hamburg 12./2. — Nordsoen, Gramm, pass. Gibraltar 13./2. for Hamburg. — Ellen, Hansen, pass. Fornæs 14./2. for Bandholm. — Fylla, Christensen, pass. l'Ouessant 13./2. for London. — Hebe, Greger- sen, ank. Rouen 13./2. — Inger, Schiff, pass. Gibraltar 12./2. for London. — Johanne, E. Hansen, pass. Lizzard P. 13./2. for Cardiff. — Karla, K. Nielsen, pass. l'Ouessant 14./2. for Centa. — Laura, Pedersen, ank. Tyne 13./2. — Marie, Jessen, afg. Rouen 13./2. til Methil. — Nora, Larsen, afg. Melilla 12./2. til Malaga. — Dagmar, Mathiasen, ank. Nantes 12./2. — Nerma, Mikkelsen, afg. Esbjerg 14./2. til Hamburg. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 12./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Hull 13./2. — London, Bom, afg. Aarhus 11./2. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 11./2. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 7./2.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barry 11./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rotterdam 13./2. — Roma, v. Thun, afg. Dakar 1./2. (Fortsættes Side 107.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.
Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabel længder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arketivet forhandles:

Dansk Sølykke-Statistik for 1909. Pris 50 Øre.

Lov om Tilføjn med Dampfartøjer m. m., ændret iflg. Lov af 3die Januar 1911. Pris 10 Øre.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

287. Fyr nedbrændt. Sejt Mark. Horsens Fjord. Kattegat. Ifølge Meddelelse fra Horsens Byraad er Fortvret i Sejt Mark Ledefyr nedbrændt, det vil snarest blive repareret. Et midlertidigt Forfyr med noget ringere Lysevne er tændt. 55° 49' (53'') N. Br. 9° 57' (20'') Ø. Lgd. (Fyr-Port. Nr. 154 b.)

288. Midlertidig Belysning forandres. Saltholm-Flak. Sundet. Den 1ste Marts 1911 tændes paa SØ-Siden af det under Bygning værende Saltholm-Flak Fort et midlertidigt, hvidt Blink-fyr, der viser Tre-Blink hver ½ Minut. Synsvidde og Lysevne: 9 Sm. 11 m høj Fyrbaake.

Samtidig ophører Mærkeskibet med at vise de for Mærkeskibe for Vrag bestemte Signaler, men viser den for ankerliggende Skibe bestemte Lanterne og afgiver det for ankerliggende Skibe bestemte Taagesignal. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 303.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 530. Kjøbenhavn 1910.)

289. Vragvager inddraget. Aakrog-Bugt. Lille-Bælt. Vragvageren, der var udlagt i Aakrog-Bugt ved Vraget af Sluppen »Familien«, er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er nu 10 m. 55° 12' (36'') N. Br. 9° 57' (12'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 183. Kjøbenhavn 1911.)

290. Meddelelser om Is ved Island. Fra 1ste April 1911 vil Telegrammer om Isforholdene ved Island blive sendt fra den meteorologiske Station ved Sigufjördr i Stedet for fra den meteorologiske Station ved Husavik. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1885. Kjøbenhavn 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

291. Lystønde i Drift. Lyserort N. Riga Bugt. Østersøen. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Lystønden ved Vraget af Damperen »Hans Wogatski« ført bort af Drivis. 57° 39' 12'' N. Br. 21° 40' 12'' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2074. Kjøbenhavn 1910.)

292. »Libau« Fyrskib atter paa Station. Østersøen. »Libau« Fyrskib er atter paa Station. 56° 32' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 150. Kjøbenhavn 1911.)

293. Vrag. Swanteabzweigung. Oder. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en Pram sunken paa Ø-Siden af Løbet ved Swanteabzweigung i Oder. Man skal holde sig til V-Siden af Farvandet. Stedet vil blive afmærket. Swanteabzweigung omtrentlig Plads: 53° 28' N. Br. 14° 36' Ø. Lgd.

294. Tønde udlagt. Greifswalder Oie. For at afmærke en Sten i Nærheden af Indløbet til Greifswalder Oie Havn er udlagt en hvid Spiritønde med et af 2 opadvendte Koste bestaaende S-Ig Topbtegnelse. For Indgaaende skal man holde Tønden om Bagbord. 54° 14' N. Br. 13° 54' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

R 2159 England, Januar 1911.

R 2501 Scotland, West Coast. — Firth of Clyde and Loch Fyne.

R 120 North Sea, Netherlands. — Priest island to Loch Inver.

R 1132 Gulf of St. Lawrence. — Mingan islands, eastern sheet.

R 967 China Sea. — Palawan island.

R 2660 b China Sea. — China sea, southern portion.

Frankrig:

N 5318 Du cap Couronne au Bec de l'Aigle. Abords de Marseille.

R 967 De l'île Grande aux Héaux. November 1910.

R 970 De l'île de Bas à l'île Bréhat. Oktober 1910.

R 1743 Bai d'Algésiras. November 1910.

† Du cap Couronne au Bec de l'Aigle.

† Mouillages dans le N. O. de Madagascar.

Tyskland:

R 66 Englischer Kanal (Mit 6 Plänen) 1 : 500 000. Pris W.-Bl. M. 2,80, Mittel-Bl.

M. 3,30, 0.-Bl. M. 3,50.

R 316 Mittelmeer, Suezkanal: Port Said. 1 : 16 000. Pris M. 1,50

R 484 Südatlantischer Ozean; Westküste von Afrika: Walfisch-Bucht. 1 : 25 000. Pris

M. 2,80.

† Englischer Kanal (Mit 7 Plänen).

† Port Said.

295. Fyrskibet »Palmer Ort« inddraget. **Greifswalder Bodden.** Irløje Telegram fra »Marineamt« i Berlin, er Fyrskibet »Palmer Ort« inddraget for Is. 54° 12', N. Br. 13° 24', Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

296. Drivende Vrag. Nordsøen. En Mast, 3 m over Vandet, sandsynligvis fast i et drivende Sejlskibsvrag, er rapporteret paa 57° 15' N. Br. 7° 25' Ø. Lgd.

297. Vrag armærket »Weser« Fyrskib **V. Tyskland.** 100 m V. fra Vraget af Lods-skommert »Nicolaus«, der er sunket 3 Sm N. 85° V. fra »Weser« Fyrskib, er udlagt en grøn Lystønde med V-lig Topbetegnelse, der viser grønt Ek-Blink hver 7 s. Sek., Lys 2 s. Sek., Mørke 5 Sek. Vraget: 53° 54' N. Br. 7° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 250. Kjøbenhavn 1911.)

298. Fyr midlertidig slukket. Eckwarderhörn. Jøde. Fyret paa Eckwarderhörn Fyrhøje er slukket fra 15de Februar til 1ste Maj 1911. 53° 31' 20" N. Br. 8° 13' 47" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1085. Kjøbenhavn 1910.)

299. Opspring om Fyr. Wilhelmshaven. Jøde. Det hvide og grønne, faste Fyr paa det N-lige Molehoved ved Indløb III til Wilhelmshaven Haven viser hvidt Lys fra S. 32° V. til N. 22½° V., grønt Lys fra N. 22½° V. til N. 36° Ø., hvidt Lys fra N. 36° Ø. til N. 48° Ø., grønt Lys fra N. 48° Ø. til S. 32° V. 53° 31' 20" N. Br. 8° 10' 04" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2827. Kjøbenhavn 1910.)

300. Lys, Flaजे- og Undervandsklokketønde atter udlagt. IJmuiden. Holland. Den rød og sort lodret stribe Lys- og Fløjte tønd med Undervandsklokke ved IJmuiden er atter udlagt. Klokkerne giver Ek-Slag hver 12 Sek. 52° 28', N.Br. 4° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2480. Kjøbenhavn 1910.)

301. Fyr midlertidig ombyttet. Noorderhoofd. Hoek van Holland. Noorderhoofd røde og hvide Lynfyr er midlertidig ombyttet med et hvidt Lynfyr, der viser Ek-Lyn hver 5 Sek. Det midlertidige Fyr vises fra Gangen rundt om Gittertaarnet, og har ingen rød Lysvinkel over Mastklakke. 51° 59' 11" N. Br. 4° 05' 05" Ø. Lgd.

302. Grund fundet. Thorpeness Ø. Aldeburgh Approach. England. Ontrent 1 Sm fra Land er fundet en Grund med 4 s. a. 5 s. m Vand. Ø-Kanten af Grunden ligger paa 52° 10' 40" N. Br. 1° 38' 53" Ø. Lgd., 2 s. Sm N. 51° Ø. fra Aldeburgh Kirke og S. 78° Ø. fra Aldringham Kirke, herfra strækker Grunden sig et Par Kbl NØ. og SV. efter. V.-Kanten af Grunden er endnu ikke undersøgt. Skibe bør gaa mindst 1½ Sm uden om Thorpeness.

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

303. Taarn ødelagt. Le Corbeau. Tréguier. Frankrig. Le Corbeau sorte Taarn paa Ø-Siden af Grande Passe ved Tréguier er ødelagt af Havet. 48° 53' 28" N. Br. 3° 10' 04" V. Lgd.

304. Lystønde udlagt til Forsøg. Tuus Bank. Lough Foyle. Irland N.-Kyst. Ontrent 2 Kbl Lystønde, fra den sorte Stump tønd paa NØ-Siden af Tuus Bank er til Forsøg udlagt en sort Lystønde, der viser rødt Ek-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek. Tønden ligger 8½ Kbl S. 85° Ø. fra Dinnagee Point Ø-lige Fyrtaarn. Dinnagee Point: 55° 13', N. Br. 6° 55', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1566. Kjøbenhavn 1910.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

305. Tønde ombyttet. Lobster Rock. Ipswich Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Lobster Rock Spidstønde 6 er ombyttet med en Spiritønde, der skal ligge ude Aaret rundt. 42° 41' 40" N. Br. 70° 47' 15" V. Lgd.

306. Tønder ombyttet. Hingham Bay. Boston Harbor. Massachusetts. I Hingham Bay er følgende Tønder ombyttet med Spiritønder: Harrys Rock Spidstønde 2 og Sixteen-Foot Spot Skumtønde 1. Harrys Rock Tønde: 42° 17' 17" N. Br. 70° 55' 50" V. Lgd.

307. Oplysning om Grund. Shovelful Shoal. Monomoy Point. Nantucket Sound. Massachusetts. Shovelful Shoal har udvidet sig SV. efter, der er nu en Palle med 1 s. m Vand ved dens Yderende, tæt ved Tønde Nr. 6.

Da Grundene i Nærheden af Monomoy Point og Pollock Rip Sine hyppigt varierer, anbefales Skibsførere Paasælselighed, og de advares mod at navigere udelukkende paa Afmærkningerne. Monomoy Point: 41° 33' N. Br. 70° 00' V. Lgd.

308. Tønde ombyttet med Lystønde. Great Round Shoal Channel. Nantucket Sound. Massachusetts. Great Round Shoal Broken Part Spidstønde 4 er ombyttet med en rød Lystønde, Great Round Shoal Channel Lystønde 4, der viser hvidt Lys med En-Førmerkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 41° 26' 08" N. Br. 69° 46' 40" V. Lgd.

309. Ledefyr tænkt. Kettle Bottom Channel. Potomac River. Chesapeake Bay. Ved Kettle Bottom Channel er tænkt følgende Fyr:

Øvre Ledefyr. Rødt, fast Forfyr. Flammens Højde: 4 m. Rød Fyrhøje. 38° 16' 24" N. Br. 76° 53' 04" V. Lgd. Hvidt, fast Bagfyr. Flammens Højde: 8 m. Hvid Fyrhøje. 38° 16' 40" N. Br. 76° 53' 21" V. Lgd.

Midterste Ledefyr. Rødt, fast Forfyr, e. 11 s. Kbl S. 60½° Ø. fra Cobb Point Bar Fyr, der ligger som Bagfyr i midterste Ledefyrhøje. Flammens Højde: 4 m. Rød Fyrhøje. 38° 15' 07" N. Br. 76° 50' 52" V. Lgd.

Øvre Ledefyr. Forfyr er det samme som Forfyr i den nedre Ledefyrhøje. Hvidt, fast Bagfyr. 850 m S. 89½° Ø. fra Forfyr. Flammens Højde: 8 m. Hvid Fyrhøje. 38° 16' 29" N. Br. 76° 52' 28" V. Lgd.

310. Tønde udlagt. Mosquito Inlet. Florida. En vandret stribe Spiritønde er udlagt i 5 m Vand ved en sunket Kæddel, e. 1 Sm SØ. fra Mosquito Inlet Fyr, der ligger paa 29° 04' 50" N. Br. 80° 55' 34" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

311. Tønder udlagt. Brazos River. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Indløbet til Brazos River er udlagt følgende Tønder: Brazos River Entrance Stump tønd 1 i 5 m Vand, 1 s. Sm S. 44½° Ø. fra Brazos River Fyr. Brazos River North Jetty Spidstønde 2 i 6 s. m Vand, 1 s. Sm S. 46° Ø. fra samme Fyr. Brazos River South Jetty Stump tønd 3 i 5 s. m Vand, 1 s. Sm S. 43° Ø. fra samme Fyr, der ligger paa 28° 56' 47" N. Br. 95° 18' 30" V. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

312. Tønder ombyttes med Lystønder. Fyr slukket. Langsar Baai. Sumatra Ø.-Kyst. Ved Langsar Baai skal den sorte, spidse Anduvningstønde med Ballon, Langsar, ombyttes med en rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser hvidt Lys med Førmerkelser. 4° 36', N. Br. 98° 05' Ø. Lgd.

Den hvide Spidstønde Nr. 2 og den sorte Stump tønd Nr. 5 i Birim-Geul skal ombyttes henholdsvis med en hvid og en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Førmerkelser.

Passir Polih hvide Blinkfyr skal slukkes. 4° 32', N. Br. 97° 59', Ø. Lgd.

313. Sten fundet. Batoe Berlatjar. Aroa Eiland. Sumatra Ø.-Kyst. Ved Batoe Berlatjar er fundet en Sten, der er tør med Lavvande. 2° 52' 27" N. Br. 100° 37' 37" Ø. Lgd.

314. Rev. Rokan Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. I Mundingen af Rokan Rivier er der fundet 1 s. m Vand paa 2° 13' 50" N. Br. 100° 38' 50" Ø. Lgd. Fra NV-Pynten af Groot Halang strækker et Rev, der er tør med Lavvande, sig e. 2 s. Sm NVN. i. Paa 2° 08' 35" N. Br. 100° 47' 25" Ø. Lgd. er der fundet 1 s. m Vand.

315. Belysning forandret. Telok Betong. Sumatra S.-Kyst. Paa en Baake paa Revet med 1 m Vand, der ligger Ø. for Pasarang, Telok Betong, skal tændes et hvidt Fyr med En-Førmerkelser hver 3 Sek., Lys 1 s. Sek., Mørke 1 s. Sek. Synsvidde: e. 10 Sm. 5° 28', S. Br. 105° 16', Ø. Lgd. Den sorte Lystønde ved Revet skal indtages.

Telok Betong hvide Blinkfyr skal slukkes.

316. Fyr nedlagt. Tempo Zan Fort. Osaka Approach. Nalkai (Inland Sea). Japan. Det hvide, faste Fyr paa N-Siden af Tempo Zan Fort er nedlagt. 34° 39', N. Br. 135° 25', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

317. Karantænebestemmelser. Malta. — Provinserne Lecce i Italien er erklæret kolerasmittet. Provinserne Bari, Foggia, Napoli og Caserta, Byerne Arzano Iripino, Monteleforte Iripino, Taurano, Salerno, Morcato S. Severino, Nocera, Pagani, Pelizzano, Victri sul Mare og Palermo er erklæret kolerafri.

Torm. Sara, Jensen, ank. Aalborg 13./2. — Helene, Sørensen, afg. Reval 12./2. — Sjælland, Svarrer, afg. Ghent 14./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Aalborg 10. 2. — Hermia, Hansen, afg. Libau 11./2. — Alice, Jørgensen, ank. Reval 11./2.

Botnia. Ragnhild, Schultz, ank. Reval 12./2. — Valborg, Hansen, pass. Kanalen 14./2. for Stettin. — Gunhild, Hansen, afg. Libau 13. 2.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 11./2. — Freja, Nielsen, ank. Brügge 13./2. — Vera, Thing, ank. Königsberg 13./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. San Feliu 10./2. — Martha, Christensen, ank. Hartlepool 11./2. — Elna, Rathje, afg. Arzew 7./2. — Therese, Pedersen, ank. Tapport 14./2. — Simone, Terkildsen, afg. Sfax 15./2. — Jeanne, Olsen, ank. Newport 14./2. — Vera, Larsen, afg. Tyne Dock 2. 2. — Daisy, Lagesen, afg. Swansea 7./2. — Anine, Leth, afg. Bona 14./2. — Kamilla, Løffler, afg. Newport 14./2.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. København 11./2. — Skinfaxe, Faber, afg. Aarhus 15./2. til Königsberg. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 13./2. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 10./2.

Urania. Urania, Clausen, afg. Hamburg 14./2. — Svend, Schmidt, ank. Narvik 9. 2.

Nordse. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Windau 14./2. — Holland, Poulsen, ank. Windau 15./2. — Russland, Beunetsen, ank. Stettin 12./2. — England, Andersen, ank. Hull 14./2.

Europa. Europa, Hansen, afg. Newcastle 15. 2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Kristiania 13./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Windau 11./2. — Amalienborg ank. Kalundborg 12./2. — Brattingsborg afg. Sunderland 4./2. — Børglum (Seralia) pass. Konstantinopel 7. 2. — Chassie Mærsk ank. Huelva 8. 2. — Dansborg afg. Livorno 9./2. — Elsborg ank. Cette 9./2. — Esrom (Granaria) pass. Plymouth 12./2. — Flynderborg ank. København 12./2. — Fredensborg ank. Helsingør 2./2. — Frederiksborg afg. Cardiff 10./2. — Fyen ank. Windau 13./2. — Guldberg afg. Königsberg 11. 2. — Gurra (Cimbria) ank. Huelva 9./2. — Hammershus ank. Charleston 3./2. — Harrildsborg ank. Aarhus 12./2. — Hundborg afg. København 13./2. — Høneborg afg. Windau 10. 2. — Jelling ank. Wilmington 11. 2. — Jømsborg ank. Cardiff 3./2. — Jungshoved afg.

Norfolk 23./1. — Jægersborg afg. Genua 11./2. — Kalundborg ank. København 12. 2. — Kalø ank. Teneriffa 9./2. — Klampenborg ank. Sousse 11./2. — Kronborg afg. Grangemouth 9./2. — Lejre afg. New Orleans 8./2. — Lilleborg ank. Libau 12./2. — Marselisborg afg. West Hartlepool 4. 2. — Nivingston ank. Helsingør 22./1. — Næsborg afg. Windau 10./2. — Peter Mærsk ank. Tyne 13./2. — Randelsborg ank. Methil 13./2. — Rosenborg ank. Blyth 11./2. — Silkeborg pass. København 13. 2. — Skakkeborg ank. Libau 11./2. — Skanderborg ank. Rouen 10./2. — Skjoldborg ank. Genua 11./2. — Skødsborg ank. Huelva 10./2. — Spigerborg afg. Rosas 3./2. — Stegelborg ank. Antwerpen 4./2. — Stjerneborg ank. Huelva 11./2. — Søborg pass. Zea 11./2. — Taarnborg afg. Windau 9./2. — Tuborg afg. Huelva 11./2. — Ulfborg ank. Huelva 31./1. — Uranienborg afg. Cardiff 11./2. — Vordingborg ank. Rouen 10./2. — Ørkild (Boscia) afg. Helsingør 12./2.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Frederikshavn 12./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Gefion, Jørgensen, ank. La Rochelle 9./2. — Ragnhild, Andersen, ank. Paimpool Red 9./2. — Ariel, Ravne-mose, ank. Lissabon 9./2. — Gæa, Petersen, ank. Lissabon 9./2. — I. Lotz, Hansen, ank. Llanelly 10./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Korsør 11./2. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Charlestown (C.) 11. 2. — Marie, Nielsen, ank. Newcastle 11./2. — Delos, Andersen, ank. Lissabon 13./2. — Haabet, Andreasen, ank. Københavns Red 7./2. — Hans Emil, Carlsen, ank. Brest 10./2. — Ane, Jørgensen, ank. Lorient 12./2. — Maagen, Jensen, ank. Ghent 13./2. — Rota, Albertsen, ank. Nakskov 14./2. — Doris, Købke, ank. Hardanger Fjord 13./2. — Fyn, Mauritzen, ank. Dysart 13./2. — Mine, Jørgensen, ank. Brügge 15./2.

Æra Jørgen Olsen, Christensen, ank. Apalachicola 12./2. — Alf, Rasmussen, er afg. Portsmund til Grangemouth. — Alfa, Madsen, afg. Cadix 12. 2. til Rio Grande. — Hansigne, Boye, ank. Drobak 1./2. — Ingolf, Olsen, ank. Kristiania 12./2. — Norden, Rasmussen, ank. Frederiksstad 11./2.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretten. — København, den 17. Februar 1911. — Søfolks Valgret: — Fragtvarkebet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Københavns Børskurs d. 16. Febr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	102 ¹ / ₄ — 102	102	102 ¹ / ₄
Danmark	56 ¹ / ₂	56 ¹ / ₂	56 ³ / ₄
Norden	86 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
København			
Carl	76 ¹ / ₂	76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Dannebrog	82 ³ / ₄	82 ³ / ₄	83
Skjold	49	49	49 ¹ / ₄
Urania		6	12
Union			
Dampsk. af 1896		82 ¹ / ₂	83
Heimdal		91	92
Østasiatiske	149 — 148 ³ / ₄	148 ³ / ₄	149
Østersøen		4 ¹ / ₂	8
Nordsøen		72 ¹ / ₂	73
Gorm	73 ¹ / ₂ — 72 ¹ / ₂	68	70
Torm		54	65
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	5	5	5 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab		55	63
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 ¹ / ₄	46	46 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4 % Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ³ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
4 % — — — 2. Serie		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
4 % — — — 1. —		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		89	89 ¹ / ₂
4 % — — — 7. —		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		93	95
4 % Østift. Kreditf.		94	94 ¹ / ₄

Aktier	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	145 ¹ / ₂	— 145	145 ¹ / ₄	146
Privatbank	108 ¹ / ₂		108 ¹ / ₂	108 ³ / ₄
Landmandsbank			140 ¹ / ₂	140 ³ / ₄
Handelsbank			139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Grundejerbank	25 ¹ / ₂	— 24 ³ / ₄	24 ³ / ₄	25
Burm. & Wain	88	— 87 ³ / ₄	87 ³ / ₄	88
Helsingørs Jærnsk.	77	— 76 ¹ / ₂	76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Sukkerfabr.	258	— 259	258 ³ / ₄	259
Bryggeri Aktier	182	— ¹ / ₄	182	182 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 15. Febr. 1911

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.23	18.19
Paris	72.10	
Amsterdam	150.85	
Wien	75.90	

Notering paa Berlins Børs d. 15. Febr. 1911.

Russiske Noter	216.60
4 % Russiske Consols	93.00
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	
5 % Mexikanske 1899	100.20
5 % Rumænske Stats	102.00
4 % — — — 1890	95.60

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

„Forenede Dampsk.“ 360,000, „Danmark“ 54,000, „Norden“ 46,000, „Dannebrog“ 40,000, „Skjold“ 16,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Dansk-russisk“ 86,000, „Østasiatisk“ 354,000.

Møller & Rée,
Bankforretning. 16 Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky,

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052 Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

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



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

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

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

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

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

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre				
Anden Side	25 —				
De øvrige Sider	20 —				
Moderation for 5 Gange	10 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. Februar 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Fruktvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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



i. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: „Palle“
 — 40 Kr. —
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen's Efft.
 Sølvtorvet 4. Telf. Bbro 1516 y.

Telegramadr. **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Cronstadt“.
 Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp:
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørgeres.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov
 Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
 de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe**
 paa favorable Vilkaar

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“ af Søby, 49,82 Netto-Tons, 110 Tons dw., 104 Tons Rug, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører H. L. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.

Skib til Salg.

Sk. „Kalifornien“, 30,77 Netto-Tons, 72 Tons dw., sejler uden Ballast, er billig til Salg ved Henvendelse til

Skipper R. P. Rasmussen,
Søby pr. Ærøskjøbing.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

Björch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Björch-Jensen“.

Telefon 7262.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehaver: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er 3mst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Stdr, Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Førerer H. St. Christensen, Søby, Ærø, eller M. R. Christensen, Ommel, hvor Skibet er beliggende.

Mindre Skib ønskes,

helst under 20 Brutto Reg.-Tons, med eller uden Motor. Opgivelse af Alder, Størrelse og Pris bedes tilsendt

K. Madsen,
Nørrebro 112 D, Odense.

Skib til Salg.

Galease „Bien“ af Thisted, 14¹²/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, 19,68 Brutto Reg.-Tons, laster 42 Ts. dw., 250 Kubikfod Trælast, god Sejler og godt udhalet, er meget billig til Salg, naar Handelen kan ske hurtigst muligt, ved Henvendelse til

Skipper Chr. Josephsen,
Krik pr. Vestervig.

Skib til Salg.

3mst. Skonnert „Helge“ af Troense, der maaler 144,87 Netto Reg.-Tons, laster 245 Tons dw., 85 Standard Træ, har Klasse 3/3.1.1. i „Bureau Veritas“, er 17³/₄ Aar gammel, har faaet nyt Dæk i 1908, er til Salg ved Henvendelse til Skibbygger Z. T. Jacobsen i Troense.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Frederiksberg Allé 19 A St.

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Fyns Kreds

afholder Lørdag d. 25. Februar Eftm. Kl. 2¹/₄, sin aarlige Generalforsamling paa Hotel „Svendborg“ i Svendborg, hvor det reviderede Regnskab for 1910 fremlægges til Godkendelse, Valg af et Bestyrelsesmedlem foretages, og Beretning gives om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

-amt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Kjøbenhavn, den 21. Februar 1911.

Motorskibe med Diesel-Anlæg. Direktøren for Firmaet Barclay, Curle & Co. i Glasgow, Mr. W. Russell Ferguson, meddelte forleden enkelte Oplysninger om et stort Motorskib, som Firmaet for Tiden bygger for et udenlandsk Rederi.

Det ny Skib vil i Følge disse Oplysninger faa en Brutto Tonnage af 5,000 Tons. Det forsynes med to Skruer og er beregnet paa en Fart af 12 Knob. Motoranlægget bliver af Diesel-Typen, og det anslaaes, at 100 Tons Olje vil føre Skibet over en ligesaa stor Distance, som den 300 Tons Kul vil føre en Dampet af samme Størrelse.

En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« meddeler i denne Forbindelse, at om der vel ikke med Sikkerhed kan siges noget om, hvilket Rederi det her drejer sig om, saa er der dog visse Tegn, der tyder paa, at Baaden er bestemt for et af de Foretagender, som har sin Rod i Østasiatisk Kompagni i Kjøbenhavn — antagelig for Ruten paa New York. Korrespondenten tilføjer, at det Forsøg, man her staar overfor, rækker ligesaa vidt, som de Forsøg, Woerman-Linien og Hamburg—Amerika-Linien er inde paa, men der er ganske vist Grund til at tro, at den danske Udvikling af Diesel-Maskinen er ikke saa lidt forud for den tyske.

Den skandinaviske Skibsførerkongres afholder den 7. Marts og følgende Dage Møde paa Sømandshjemmet i Kristiania, med følgende Dagsorden:

1. Endelig Vedtagelse af Statutterne.

Følgende Emner udsat fra den første Kongres i Stockholm:

2a. Paa hvilken Maade og under hvilke Former bevares og uddannes den fremtidige nautiske Stand bedst?

2b. Den nautiske Stands Udvikling. (Indsendt i Aar som Tillæg til 2a.).

3. Skibsførerens besværlige og i mange Tilfælde fuldstændig retsløse Stilling med Hensyn til den i de skandinaviske Lande mer og mer anvendte Timecharter-Befragtning, f. Eks. den i disse Certepartier ofte indførte Klausul om Ret for Befragteren til ved Utilfredshed med Skibsføreren at fordrø dennes Afskedigelse, en Utilfredshed, som ofte opstaar, ved at Skibsføreren ikke ser sig i Stand til at opfylde Befragterens altfor store Krav paa Fart i Taage, Slitage af Materiel etc.

4. Hvad bør og kan gøres for at modarbejde de Angreb, som fra socialistisk Side gøres for at skade Disciplinen om Bord.

5. Modarbejdelse af saadanne Ændringer i vore Sølove, som har til Hensigt at bevilge Besætningerne Strejkeret.

6. Straffebestemmelser for ikke at føre reglementerede Signaler.

7. Om Oprettelse af frivillige Sømandshøjskoler.

Ny Emner.

8a. (finsk) Burde der ikke gøres noget for at forbedre de sanitære Forhold om Bord, og var det ikke bedst at skaffe obligatorisk Lægeundersøgelse for Sømand ad administrativ Vej før Paamønstringen.

8b. (svensk) Obligatorisk Lægeundersøgelse.

9. (dansk) Betydning af fælles Sølovsbestemmelse for de nordiske Lande, specielt med Hensyn til Skipperens Myndighed og Mandskabets Rettigheder og Pligter.

10. (svensk) At nordisk Skibsførerkongres maa paa hensigtsmæssig Maade søge at faa »Board of Trade« til at arbejde for Nedsættelse af en Komité, som skal udarbejde Forslag til fyldestgørende Bestemmelser for Semaforsignaler og Signalering efter Morses System; det bør betones, at Flertallet af Komitéens Medlemmer skal være valgt af de respektive Landes Skibsbefalingsmænd i Hædelsflaaden.

At Nordisk Skibsførerkongres bør undersøge, hvorvidt Fortolkningen af den internationale Signalbogs Bestemmelser vedrørende Signalering efter Morses System, som findes i »Nautisk Tidsskrift«s Februar Nummer for 1911, Side 60—70, kan godkendes, og saafremt dette sker, at en Bekendtgørelse derom da sendes ud i Forbindelse med de Forandringer og Anmærkninger, som Kongressen finder det hensigtsmæssigt at tilføje.

At Kongressen saa snart som muligt maa behandle og udtale sig om denne Skrivelse.

11. (dansk) Hvorledes skabes der i Fremtiden gode Besætninger?

12. (svensk) Obligatorisk Mønstring for alle Søfolk.

13. (dansk) Betydningen af et nærmere Samarbejde mellem de nordiske Landes nautiske Foreninger.

14. (svensk) Obligatorisk Kontrol af Kompasset.

15. (dansk) Hvad kræver vor Tid med Hensyn til Redningsmidler og disses forsvarlige Anvendelse, saaledes at betryggende Forhold kan siges at være opnaaet.

16. (svensk) Skibsførerens Ansvar for »manglende« eller beskadiget Last.

17. (dansk) I hvilket Omfang kunde man tænke sig Anbringelsen af Undervandsklokkesignaler, samt Indførelsen af Nat-Rapportsignaler efter Morses System fra Fyrskibene?

18. (svensk og norsk) Statspensionering af Søfolk.

19. Bestemmelse af Stedet for Afholdelse af næste skandinaviske Skibsførerkongres.

The Baltic and White-Sea Conference afholder den 10. og 11. Marts Aarsmøde i Antwerpen med følgende Program: 1) Præsidentens Indledning, 2) Aarsberetning og Regnskabsaflæggelse. 3) Kontribution (ved Hr. Robert Hansen), 4) Baltice-Certeparti (ved Hr. Heinrich F. C. Arp), 5) Baltice-Certeparti fra Wales og Kontinentet (ved Hr. W. J. Noble), 6) Spekulerende Mæglere (ved Hr. Chr. Sass), 7) Stevedoring i Sverige (ved Hr. Sigurd Hedberg), 8) Stevedoring i Rusland (ved Foreningens Bestyrer), 9) Ensartet Træ-Certeparti og Strejke-Klausul (ved Præsidenten), 10) Milobalt-Certeparti (ved Hr. Wm. Siebert), 11) Stevedoring i Finland (ved Foreningens Bestyrer), 12) Vejning af Kul-Ladninger paa Humber (ved Hr. R. Temperley), 13) Mægleres Klarerings Gebyr i franske og danske Havne (ved Hr. J. Denholm), 14) Forskelligt, 15) Valg, 16) Fastsættelse af Tid og Sted for næste Møde.

Den norske Amerikalinie. Den 15. ds. afholdt Aktieselskabet Den norske Amerikalinie i Følge »Norg. Sjøft.« en ekstraordinær Generalforsamling paa Børsen i Kristiania. Ved denne Lejlighed valgtes en ny Direktion, der kom til at bestaa af følgende Herre: Generalkonsul Cath. Bang, Skibsreder Sigv. Bergesen, Konsul Herman Gade, Købmand Fred. Konow, Skibsreder Joh. Ludw. Mowinckel, Skibsreder Thor Thoresen og Direktør Rich. With. De valgte fik c. 1.600 Stemmer hver. Der foretoges desuden Valg af Repræsentantskab og Suppleanter til dette. Det oplystes at Selskabets effektive Kapital nu udgør c. 2½ Millioner Kroner. Generalforsamlingen billigede, at Købet af det tyske Skib »Kaiser Friedrich« var blevet opgivet. Den ny Bestyrelse vil nu have at træffe Bestemmelse om, hvorvidt Ruten skal være en Ekspresrute med kostbare Skibe eller en kombineret Passager- og Lasterute med nogenlunde hurtiggaaende komfortable Baade. Da de tidligere dannede Bykomitéer har fundet, at Linien hviler paa et godt sundt Grundlag, mener man, at Foretagendet nu er sikret.

Panama-Kanalen. I Følge Meddelelser, der stammer fra Kanalens Bygmester, Overingeniør Goethals, vil Kanalens Aabning allerede kunne ventes i September Maaned 1913. Bygningsomkostningerne bliver c. 360 Millioner Dollars. For at kunne konkurrere med Tehuantepec Banen og de transamerikanske Baner, vil der kun blive krævet en Gennemsejlingsafgift af en Dollar pr. Ton.

Forlad ikke Kommandobroen. En engelsk Søret har fornylig erklæret en Dampner »Helene Lohden« for ene skyldig i et Kollisionstilfælde paa Grund af den Omstændighed, at den vagthavende Officer forlod Broen for at overbringe Kaptajnen en Meddelelse i Stedet for at sende Rorsmanden og selv overtage Roret saa længe. Retten erklærede: »The leaving is absolutely unpardonable«.

Ligeledes blev ved et Kollisionstilfælde mellem Dampneren »Alsterdamm« og »Haddon Hall«, det første Skib erklæret ene skyldig, fordi den vagthavende Officer forlod sin Post for at overbringe Kaptajnen en Meddelelse.

(Zeitschrift für Versicherungswesen.)

Et Lovforslag om Bjergning. Justitsministeriet har i Følge »Riget« udarbejdet et Lovforslag om Bjergning. I Forslaget forbydes det, at et Firma engagerer Bjergningsmandskab paa den Betingelse, at Mandskabet ikke i Havaritilfælde maa yde Hjælp til andre Skibe end dem, der har sluttet Overenskomst med vedkommende Bjergningsfirma om Udførelse af Bjergningen.

Et Mindesmærke for Admiral Bruun. Paa et talrigt besøgt Møde den 19. ds. vedtoges det i Følge »Natt.« at søge rejst et Mindesmærke for afdøde Kontreadmiral Bruun. Der nedsattes en Komité med Kontreadmiral Victor Hansen som Formand til at arbejde for Tankens Virkeliggørelse.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, telegraferer Søndag Middag: To Graders Kulde. Vinde NNØ. Passagen ved Domesness spærret af Is.

Svitzers Bjergningsdampner »Protector«, der i flere Aar har været stationeret i Østasien, vendte den 19. ds. tilbage hertil, og forløjede ved Nyhavns Hoved.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 12/1911, afsagt den 9. Februar 1911. Overretssagfører A. Munch-Petersen, Aktor, mod Tiltalte N. N., Fører af Motorskonnerten »Ruth«.

Under denne Sag tiltales N. N., Fører af Motorskonnerten »Ruth«, efter Sølovens § 293. Sagens nærmere Omstændigheder er følgende:

Motorskonnerten »Ruth«, der er hjemmehørende i Kjøbenhavn, maaler 83,72 Netto Reg.-Tons, og er bygget i Svendborg i 1908 af Staal, grundstødte paa Rejse fra Danzig til Kolding med en Ladning Rug den 5. Oktober 1910 Kl. c. 12½ Middag under klart Vejr og flov Vind fra Nordvest paa Løverodde ved Indsejlingen til KoldingFjord. Skibet var løbet paa Grunden gaaende med fuld Kraft for Mo-

tor og var ikke i Stand til ved egen Hjælp at komme flot; Vandstanden var om Styrbord tre à fire Favne, men om Bagbord kun c. fire Fod. Efter at der fra Kolding var kommet Lægter og Mandskab til Stede og en Del af Ladningen udlosset, lykkedes det den 6. om Eftermiddagen at faa Skibet flot. Medens Ladningen ikke tog nogen Skade, androg Reparationsomkostningerne paa Skibet c. 800 Kr. og Udgifterne til Lægterassistance c. 150 Kr.

Tiltalte, der ved den paagældende Lejlighed selv stod til Rors og sammen med Styrmanden var alene paa Dækket, da Grundstødningen skete, har forklaret, at han, der tidligere syv à otte Gange har passeret Løverodde baade ved Dag og Nat, altid har gisset sig til, hvor langt fra Land han skulde sejle. Løverodde er en ganske flad Sandpynt, der gaar fladt ud i Vandet, saaledes at der er meget lavt indtil c. én Kabellængde fra Land, da Grunden falder ganske stejlt af til en Dybde af fire Favne. Ved daglig Vande kan man tydelig se Grundens hvide Sand, naar man sejler nær ved Randen af denne, idet den kun er c. tre Fod under Vandet. Tiltalte ansaa det derfor ogsaa ved den heromhandlede Lejlighed for unødvendigt at tage særlige Forholdsregler, idet han stolede paa sit nøje Kendskab til Farvandet. Som det senere viste sig, var det imidlertid den paagældende Dag stærkt Højvande, c. to Fod over daglig Vande, hvad dels medførte, at Grunden ikke var synlig som ellers, dels bevirkede, at Vandet gik længere op paa Strandbredden, saa at Tiltalte efter Afstanden fra denne fik Indtrykket af at være længere ude i Løbet, end Tilfældet var.

Efter det foreliggende kan Tiltaltes Navigeren ikke betragtes som fuldt forsvarlig. Han har ladet det mangle paa tilbørlig Forsigtighed og har ikke haft ringeste Grund til at gaa saa nær under Land, navnlig naar han ikke saa Grunden og derfor ikke bestemt kunde vide, hvor dens Grænse var.

Paa den anden Side bestaar hans Fejl kun i, at han har skønnet galt med Hensyn til Afstanden fra Land, ikke i, at han har gjort sig skyldig i positiv Pligtforsømmelse. Retten kan ikke i selve den Omstændighed, at Tiltalte paa dette Sted i klart Vejr midt paa Dagen styrede efter Gisning, finde en saadan Pligtforsømmelse, at den vil kunne paadrage ham Straf efter Sølovens § 293. Tiltalte findes derfor at maatte frifindes, og Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, Overretssagfører Munch-Petersen og Justitsraad Nyholm, hvis Sagførelse har været lovlig, 20 Kr. til hver, vil være at udrede af det Offentlige.

Søforhør.

Af et i Horsens Søret den 14. ds. optaget Søforhør i Anledning af en Kollision, som Dampskibet »Ask« af Randers har haft den 18. Januar d. A. i Nordsøen ud for Methil med en engelsk Trawler, fremgaar det, at »Ask« den 18. Januar Kl. c. 3 Em. forlod Methil Havn i Skotland med en Ladning Stenkul, bestemt til Horsens, og at Skibet ved Afgangen var vel bemandedt og i alle Dele i fuldkommen god Stand. Kl. c. 3¼ Em. gik Lødsen fra Borde, hvorefter der sattes Kurs til Søs.

Kl. c. 3,40 Em., da »Ask« befandt sig i aabent Farvand i smukt og klart Vejr, overgav Kaptajnen Vagten til Iste Styrmand, medens han gik ind i Bestiklukafet for at spise til Middag. En halv Snes Minutter senere hørte Kaptajnen Styrmanden slaa paa Telegrafene, hvorefter han øjeblikkelig sprang ud paa Broen for at se, hvad der var i Vejen. Kommen ud paa Broen saa Kaptajnen en Trawler tværs for Boven af »Ask« lidt om Styrbord. Kaptajnen kommanderede straks Roret »haardt Styrbord« og gav samtidig to korte Stød i Fløjten. Styrmanden og Rorsmanden udtalte dog begge samtidig, at

Roret lige var lagt »haardt Styrbord«. Da Kaptajnen kunde se, at en Kollision vilde være uundgaaelig, sloges umiddelbart efter »fuld Kraft Bak« for at formindske Kollisionens Følger saa meget som muligt, men endnu inden Maskinen var kommen i Gang agter over, skete Kollisionen, saaledes at Trawleren ramte »Ask« med sin bagbords Laaring paa Styrbordsside af Stævnen. Da Skibene var kommet klar af hinanden, stoppedes Maskinen om Bord i »Ask« for at undersøge Skaden paa Skibet. Trawleren begyndte nu at fløjte uophørligt med sin Dampfløjte, hvorfor »Ask«s Kaptajn ikke kunde tænke sig andet, end at den var synkefærdig og vilde hidkalde Assistance. Han manøvrerede derfor ned i Nærheden af Trawleren og stoppede Maskinen paa Prajehold af denne. Da »Ask«s Kaptajn derefter spurgte, om han var saa meget beskadiget, at han ønskede Hjælp, svarede der tilbage, at han var »allright«.

Trawleren laa den Gang ligeledes stoppet, pegende med sin Stævn vinkelret ind imod »Ask«s Styrbordsside, midtskibs. Pludselig begyndte Trawleren at gaa frem imod »Ask«. Dennes Kaptajn raabte derfor over til Trawleren om øjeblikkelig at stoppe og gaa »fuld Kraft Bak«, og samtidig sloges »fuld Kraft frem« om Bord i »Ask«, for om mulig at naa for om Trawleren. Denne hverken svarede eller foretog sig noget for atter at forhindre en Kollision, men ramte »Ask« med sin Stævn vinkelret paa styrbords Laaring, hvor den forarsagede en Lækage. »Ask«s Kaptajn besluttede nu ikke at tage mere Hensyn til Trawleren, men at returnere til Methil for nærmere at undersøge sit eget Skibs Skade.

Paa Vejen til Methil, samt medens Skibet manøvrerede paa Methils Red, generedes »Ask« stadig af Trawleren, der hele Tiden manøvrerede ganske tæt op af »Ask«, og først da Lodsens fra Methil var kommen om Bord, lykkedes det denne at faa Trawleren til at gaa sin Vej. — Saavidt Kaptajnens Forklaring.

Første Styrmand paa »Ask« forklarede, at han kort Tid efter at have overtaget Kommandoen bemærkede en medgaaende Trawler paa Styrbordsside, lidt agten for tværs. Trawleren styrede parallelt med »Ask« og gik noget hurtigere. Da Trawleren var tværs af »Ask«s Bø, drejede den pludselig haardt Bagbord over for tilsyneladende at gaa for om »Ask«. Da Styrmanden bemærkede dette, beordrede han øjeblikkelig Roret »haardt Styrbord« og slog samtidig »Stop« til Maskinen. I samme Øjeblik kom »Ask«s Kaptajn til Stede paa Broen og overtog Kommandoen. Med Hensyn til hvad der senere påserede, forklarede Styrmanden i fuldstændig Overensstemmelse med den af Kaptajnen afgivne Forklaring. »Ask«s øvrige Besætning bekræftede ligeledes Kaptajnens Forklaring, og alles Mening om Bord i »Ask« var, at Trawlerens hele Besætning har været beruset.

„Vikinger“

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Efter at have læst Hr. Kaptajn Albertsens Artikel i *Dansk Søfartstidende* af 10. Februar 1911 tillader jeg mig at anmode om Plads for nedenstaaende i Deres ærede Blad.

Jeg har længe været i Besiddelse af de fornødne Oplysninger vedrørende den af Hr. Tæller Olsen omtalte »Frihavnsaffære«, men Ulyst til en usmagelig Strid med Hr. Olsen har været Aarsag til, at nærværende Oplysninger først fremkommer paa dette Tidspunkt.

Jeg skal her tillade mig at oplyse om, at Affæren i Frihavnen med Drengen paa det danske Skib langt fra er i Overensstemmelse med Hr. Olsens Fremstilling, men er følgende:

I Januar Maaned 1910 laa 3/m. Skonnert . . . af Svendborg i Frihavnen. Foruden Styrmand Rasmussen var der en Letmatros og en Ungmand om Bord. Da det er Skik og Brug at have rent Dæk om Søndagen, beordrede Styrmand Rasmussen ovennævnte to Sømænd at spule Dækket af Søndag Morgen, medens Styrmanden selv paatog sig Rengøring i Kahytten. Pludselig hørte Styrmanden Støj paa Dækket og observerede gennem et Køje, at Ungmanden pøsede Vand paa Letmatrosen og gav ham et Rap af Kosten, hvorefter de fortsatte deres Arbejde. Naar dette sammenholdes med Hr. Olsens Artikel, kan der jo ikke være Tvivl om, at hans Fremstilling sigter til denne Episode. Hr. Olsen skriver: Hvad maa en saadan Dreng ikke være udsat for til Søs, hvor der ingen Vidner er til Stede?

I dette Tilfælde var der jo ingen bedre Vidne end netop Hr. Olsen, og det var ham jo klart, at denne Hændelse indtraf paa et dansk Skib. Hvis der paa dette kunde have været Tale om Mishandling, havde det jo absolut været Hr. Olsens Ret og Pligt at anmelde det skete, og Hr. Olsen vilde da være bleven overtødet om, at det kun var en mindre Skærmydsel mellem to Drengene, som Sagen drejede sig om.

Det er altsaa dette Tilfælde, Hr. Olsen benytter til i *Dansk Søfartstidende* af 2. December 1910, paa en ret umotiveret Maade at skrive nedsættende om den danske Koffardiofficer, men af ovenstaaende Oplysninger vil det vel være Bladets Læsere klart, at Hr. Olsens skammelige Sigtelser kun er bygget paa Sand.

At Misforhold kan fremkomme i et Skib, vil jeg ikke bestride — intet i Verden er jo fuldkomment — men den danske Skibsfart og dens Officerer har steds holdt Trit med Udviklingen og har forstaaet at hæve sig til en første Rangs Stilling paa Skibsfartens Omraade. Jeg tror næppe, at Hr. Olsen ser sig i Stand til at følge Skibsfartens og Sømandens Udvikling, og jeg vil tilraade ham i Fremtiden at røgte sit eget Kald. — Vi Skibsførere skal nok videst muligt forstaa at røgle vort.

Ærbødigt

Th. Andersen,
Fører af 3/m. Skonnert »Leif« af Thurø.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har der i den forløbne Uge været færre Laster fra Danmark og Tyskland end forrige Uge, medens Vestsverig og Østnorge er uforandret med kun faa Tilbud af Træ- og Islaster til vedvarende for lave Rater, saa at Laster noteres Uge efter Uge.

Fra Bottenhavet slutes fremdeles kun meget lidt for Afskibning pr. f. o. w. og senere, idet Fordringerne af Fragt er større end Tilbudene, men der er betydelige Laster fremme.

Returfragterne Vest fra lader vedvarende noget tilbage at ønske i Antal af Laster, medens Raterne dog holder sig uforandret for Kul.

Med Hensyn til de mindre Skibe slutes nu flere Skibe for Foraarsfragter fra Nordtyskland til uforandrede Rater, dog er Königsberg lavere stemt og byder kun 5 à 5½ M. Af de russiske Østersøpladser noteres Libau for Tiden 13 a 14 M. Sverig udbyder pr. f. o. w. til Stettin, Sassnitz til lave Sommerrater uden endnu at finde Reflektanter, hvorimod der næsten intet udbydes til Danzig og Königsberg. Fra de svenske Sundhavne er der Gødningslaster fremme til saa godt som alle danske Pro-

vinshavne 12 a 13 Øre. Danmark sluttede fra Provinserne nogle Hvedelaster til Sverig, særlig Åhus 15 og 16 Øre, og fra Kjøbenhavn, hvor der næsten ingen disponible Skibe er, sluttedes for Byg til Hertugdømmerne 4½. 5 og 5¾ M. samt Oljekager til Warberg 4 Kr.

Generalforsamlinger.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 18. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Kapt. H. Thomsen aflagde Regnskabet, som godkendtes. Foreningens Formue er nu Kr. 10,561.71. Til 42 trængende Medlemmer er udbetalt 490 Kr. i Understøttelser. Administrationsudgifter er Kr. 56.62. Foreningen har for Tiden henved 150 Medlemmer.

Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Kapt. S. Thomsen, der er bortrejst, valgtes H. Andr. Hansen.

Dampskibsselskabet Skandia

holdt den 15. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Forretningsføreren, Grosserer Erlandsen, aflagde følgende Beretning:

Naar jeg i Dag fremlægger Skandia's Driftsregnskab for Aaret 1910, maa jeg først bemærke, at de Forventninger, man havde haft til et bedre Fragtmarked, desværre ikke blev til Virkelighed. Ganske vist viste Fragterne i et Par af Efteraarsmaanederne en mindre Fremgang, men snart var de igen nede paa det tidligere altfor lave Niveau.

Kun med den største Økonomi i Driften, forsigtige Dispositioner og ved Hjælp af de stadig til vor Raadighed staaende større Kultransporter, er det lykkedes os at opnaa et tilfredsstillende Resultat.

I Aarets Løb udvidedes Selskabets Flaade med Nybygningen »Rødfaxe«, der afleveredes fra Helsingør Skibsværft i Midten af Juli Maaned, og som har vist sig at være et særdeles tilfredsstillende og billigt Skib.

Aarets Driftsoverskud har været Kr. 105,913.45, som foreslaas anvendt saaledes, at der som Dividende til Aktionærerne uddeles 5 pCt. eller Kr. 31,875, medens der til Reservefondet henlægges Kr. 74,000.

Med Hensyn til Udsigterne for indeværende Aar kan kun udtales, at med de Dispositioner, vi allerede har truffet, bliver de første Maaned af Aaret bedre end i Fjor. Den videre Udvikling af Fragtmarkedet er det i Øjeblikket vanskeligt at bedømme, dog tør man nære Forhaabninger om en virkelig Bedring.

For Regnskabet gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer Holger Hamann, ligesom Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Nauta

afholdt den 17. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Grosserer Schraeder aflagde Beretning og Regnskab. Selskabets Skib gik som tidligere i fast Fart mellem Kiel og England. Overskudet havde ndgjort Kr. 14,168.

Det foresloges at give 8. pCt. i Udbytte, medens 6,000 Kr. henlægges til Reservefondet, og Kr. 3,166 overførtes til næste Aars Regnskab.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Havnemester Bønde.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Ærø Kreds

holdt den 11. ds. Generalforsamling i Marstal.

Navigationsslærer H. J. Christensen meddelte, at der ikke havde været nogen videre Sager til Behandling indenfor Afdelingen i det sidst forløbne Aar.

Hovedforeningens Sekretær C. Minor Rasmussen gav Oplysning om Foreningens Virksomhed i 1910, hvorefter Mødet sluttede.

Søassuranceforeningen Ærø

afholdt den 11. ds. sin aarlige Generalforsamling i Marstal.

Formanden, Navigationsslærer H. J. Christensen, aabnede Generalforsamlingen, bød Medlemmerne Velkommen og aflagde Beretning.

Det Aar, der var gaaet, havde ikke tegnet godt, men det sluttede dog saaledes, at der kunde udbetales Medlemmerne en Dividende af 2 pCt. Det ny Aar tegnede heller ikke godt, men det kunde jo blive bedre, og det vilde i alle Fald være vanskeligt at formindske Udgifterne. Der havde været fremsat Forslag om at spare paa Besigtelsesmandens Rejser ved lejlighedsvis at lade de paagældende Skibsførere føre Forhandlingerne paa Stedet under Havariforhold. Bestyrelsen havde imidlertid den bestemte Opfattelse, at der netop spares betydligt ved at lade Besigtelsesmanden fore-

tage de omtalte Rejser, og Taleren laabede, at Foreningen havde den Tillid til Bestyrelsen, at naar den lod Besigtelsesmanden rejse, skete det i Foreningens Interesse (Hør!).

Med Hensyn til billig Forsikring af større og smaa Skibe, mente Taleren, at skulde en saadan være solid, maatte der mange til at bære Byrden. Det var at haabe, at enhver vilde have Forstaaelsen heraf og hver især hjælpe til at holde sammen paa det, man havde.

Dernæst oplæste Forretningsføreren, Emil Holm, det reviderede Regnskab, saavel for Hovedforeningen som for 2 den Afdeling. Disse godkendtes enstemmigt.

Formanden mindede om Forhandlingerne paa forrige Aars Generalforsamling om Sk. »Elise Marie«s Forlis. Under de Forhør, der i den Anledning var afholdt over Føreren, F. Olsen Kryger, havde Herredsfoged Wincken i Ærskjøbing sendt en Skrivelse til Defensor, hvori bl. a. fandtes følgende Udtryk: »... at Assuranceforeningen Ærø uden al Føje har nægtet ham (Føreren) enhver Erstatning...«. Denne Udtalelse kunde ikke staa upaataalt, og Foreningens Bestyrelse med Suppleanter havde derfor affattet en Protestskrivelse til Aktor. Højesteretssagfører Ulf Hansen, i hvilken der blev gjort Rede for, at det skete var i nøje Overensstemmelse med Foreningens Love.

Dernæst forhandlede om Skibes Optagelse i Foreningen. Det havde af og til voldt Bestyrelsen noget Bryderi, navnlig naar Besigtelsesmændene ikke var hjemme. Bestyrelsen havde derfor nu truffet den Bestemmelse, at alle Udgifter ved et Skibs Syning skal bæres af den paagældende Ejer. Hvis Besigtelsesmanden ikke er hjemme, paalægges der den paagældende Skibsejer ekstra Udgifter, bl. a. Dagpenge, 5 Kr.

Dernæst kom Punkt 1 til Behandling. Det var et Forslag fra Bestyrelsen gaaende ud paa at ændre § 2 i Lovene saaledes, at der aabnedes Adgang for en Del Skibe, som efter at Søassuranceforeningen Marstal var ophævet, var ude af Stand til at faa deres Baade forsikret. Forslaget vedtoges. Der vedtoges ogsaa en Ændring i Lovenes § 5.

Formanden ønskede at kende Medlemmernes Stilling overfor Spørgsmaalet om Optagelse af Tjalke i Foreningen, da der nemlig i Lovens § 2 staar, at Skibe af almindelig Konstruktion kan optages i Foreningen, maatte man gaa ud fra, at saadanne Skibe ogsaa kunde melde sig til Optagelse. Spørgsmaalet overlodes til Bestyrelsens Afgørelse.

Til Delegerede til Dansk Sejlskibsrederi-Forening valgtes Skibsreder Børre Fries, Navigationskolebestyrer F. Hansen og Skibsreder J. C. Jensen, Ærskjøbing.

Formanden oplyste paa Foranledning af en paa Afdelings Generalforsamling i Odense fremkommen Udtalelse, om at Medlemmerne i denne vilde udmelde sig af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvis Hovedforeningen ikke vilde give Afdelingen Lov til ikke at holde Dansk Søfartstidende, at noget saadant tidligst kan finde Sted næste Aar. Enhver Reder, der er Medlem af Søassuranceforeningen, kan nemlig i Følge Lovene ikke udmelde sig af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer Skibbygmester L. J. Bager jun. og Navigationsslærer H. J. Christensen genvalgtes med Akklamation. Ligeledes genvalgtes Suppleanterne og Revisorerne.

Herpaa sluttedes Generalforsamlingen med et Leve for Søassuranceforeningen Ærø.

Havarier og Forlis.

En ubekendt Damper er grundstødt paa Albuven ved Nakskov. Skibet har Assistance.

Mercur, Dpsk. af Esbjerg, kom den 15. ds. paa Grund ved Brunsbüttel. Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Hjemstedet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes den 17. ds. Prøvetur i Sundet med Damperen »Manchioneal«, Værftets Byggenummer 278.

Damperen er bygget for Regning d'Hrr. O. & A. Irgens i Bergen, og er bestemt til Banan-Transport fra Vest-Indien.

Hoveddimensionerne er: Længde 255', Bredde 35' 6", Dybde 23' 6", og Hestekraften 1,800 i. HK., der opnaaedes en Gennemsnitsfart af 13 Knob i 8 Timer. Et Søsterskib til »Manchioneal«, nemlig »Mandeville«, som bygges til d'Hrr. A. F. Klavens & Co., Lysaker pr. Kristiania, vil om kort Tid ligeledes være klar til at gaa paa Prøvetur.

Prøveturen var overordentlig vellykket i enhver Henseende, og forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Pillau 20./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Burgas
16./2. til Varna. — Algarve, Borries, ank. Marseille 18./2.
— Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 18./2. hertil via Sta-
vanger Arend. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 7./2. —
Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 16./2. — Arkansas,
Petersen, ank. hertil 17./2. — Arno, Gjerløff, ank. Antwerpen
17./2. — Aurora, Fischer, afg. Rochelle 17./2. til Dunkerque.
— Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Windau 18./2. til Ant-
werpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 15./2. — C. F. Tietgen,
Thomsen, ank. hertil 15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank.
Antwerpen 10./2. — Christian IX, Holm, afg. Königsberg 19./2.
hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 16./2. hertil. — Es-
bjerg, Struve, ank. hertil 20./2. — Florida, Andersen, ank.
Odense 19./2. — Frederik, Sørensen, afg. London 18./2. til
Aalborg. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 18./2. — Ge-
orgios I, Sørensen, afg. Libau 18./2. til Hull. — Hellig Olav,
Holst, afg. New York 16./2. hertil. — Hjelm, Kyllsbeck, afg. her-
fra 16./2. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Holte-
nau 20./2. for Ghent. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen
19./2. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 14./2. — Ken-
tucky, Andresen, ank. Boston 15./2. — Kiew, Jørgensen, ank.
Danzig 19./2. — Kursk, Gommesen, ank. Windau 14./2. —
Leopold II, Christensen, ank. Hull 15./2. — Louise, Larsen,
ank. hertil 15./2. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 8./2. hertil.
— L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 18./2. til Konstantinopel.
— Morsø, Nellemann, ank. Kristiania 20./2. — Moskov, Jon
Jensen, afg. Livorno 18. til Catania. — Nicolai II, Jørgensen,
ank. hertil 8./2. — Nordjylland, Petersborg, ank. hertil 16./2.
— O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Windau 17./2. — Omsk, Harder,
ank. Libau 16./2. — Oscar II, Hempel, oplagt. — Pennsylva-
nia, Lissner, pass. Skagen 19./2. for Aalborg. — Perm, Gott-
hardt, ank. Libau 18./2. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 19./2.
for Antwerpen. — Saga, Wilberg, pass. Brunsbüttel 18./2. for Lon-
don. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 16./2. — Thyra,
Tramp, ank. hertil 20./2. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 18./2.
for Genua. — Tyr, Thanning, ank. hertil 20./2. — United
States, Gotsche, afg. Kristianssand 11./2. til New York. — Vi-
king, Meyer, ank. Arendal 18./2. — Hans Gude ank. Stettin
19./2. — Vadsø afg. herfra 17./2. til Manchester.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Windau 11./2. — Ama-
malienborg ank. Kalundborg 12./2. — Brattingsborg
afg. Sunderland 4./2. — Børglum (Secalia) pass. Konstantinopel
7./2. — Chasie Mærsk ank. Huelva 8./2. — Dansborg
ank. Huelva 14./2. — Elsborg af. Cete 16./2. — Esrom
(Granaria) ank. Rotterdam 15./2. — Flynderborg afg. Kjøl-
benhavn 16./2. — Fredensborg ank. Helsingør 2./2. — Fre-
deriksborg afg. Cardiff 10./2. — Fyen ank. Windau 13./2.
— Guldborg afg. Königsberg 11./2. — Gurte (Cimbria) ank.
Huelva 9./2. — Hammerhus ank. Charleston 3./2. — Har-
rildsborg ank. Aarhus 12./2. — Hundborg ank. Windau
15./2. — Høneborg ank. Ghent 16./2. — Jelling ank. Wil-
mington 11./2. — Jømsborg afg. Cardiff 16./2. — Jungs-
hoved afg. Norfolk 23./1. — Jægersborg afg. Genua 11./2.
— Kallundborg ank. København 12./2. — Kalø ank. Tene-
riffa 9./2. — Klampenborg ank. Sousse 11./2. — Kron-
borg afg. Grangemouth 9./2. — Lejre afg. New Orleans 8./2.
— Lilleborg ank. Libau 12./2. — Marselisborg afg.
West Hartlepool 4./2. — Nivingston ank. Helsingør 22./1.
— Næsborg afg. Windau 10./2. — Peter Mærsk afg.
Tyne 14./2. — Randelsborg afg. Methil 15./2. — Rosen-
borg afg. Blyth 15./2. — Silkeborg ank. Königsberg 15./2.
— Skakkeborg ank. Libau 11./2. — Skanderborg ank.
Rouen 10./2. — Skjoldborg ank. Genua 11./2. — Skods-
borg afg. Huelva 13./2. — Spigerborg ank. Hamburg 14./2.
— Stegelborg ank. Antwerpen 4./2. — Stjerneborg ank.
Huelva 11./2. — Søborg pass. Zea 11./2. — Taarnborg ank.
Ghent 15./2. — Tuborg afg. Huelva 11./2. — Ullsborg afg.
Huelva 14./2. — Uranienborg afg. Cardiff 11./2. — Vor-
dingborg ank. Rouen 10./2. — Ørkild ank. Newcastle/Tyne
15./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Hull 16./2. — London,
Bom, ank. Windau 14./2. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 11./2.
Bryssel, Kaas, afg. Kiel 17./2.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barry 11./2. — Wien, Bøck
Hansen, ank. Rotterdam 13./2. — Roma, v. Thun, afg. Dakar
11./2.

From. Ansta, Bagger, ank. Valencia 19./2. — Freja,
Nielsen, afg. Ghent 19./2. — Vera, Thing, ank. Königsberg 13./2.

Urania. Urania, Clausen, afg. Hamburg 14./2. — Svend,
Schmidt, ank. Narvik 9./2.

Nordseen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Win-
dau 14./2. — Holland, Poulsen, ank. Windau 15./2. — Rus-
land, Bennetsen, afg. Stettin 17./2. — England, Andersen, afg.
Hull 17./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. København 18./2. — Frank-

rig, Friis, ank. Burutisland 17./2. — Belgien, Nielsen, afg.
London 18./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Windau 19./2. — Helene, Sø-
rensen, afg. Reval 12./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Seaham
16./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Königsberg 18./2. — Her-
mia, Hansen, ank. Antwerpen 19./2. — Alice, Jørgensen, afg.
Reval 16./2.

Botnia. Ragnhild, Schultz, afg. Reval 18./2. — Valborg,
Hansen, ank. Stettin 18./2. — Gunhild, Hansen, afg. Antwer-
pen 16./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. San Feliu 10./2. —
Martha, Christensen, afg. Hartlepool 18./2. — Elna, Rathje,
ank. Grangemouth 17./2. — Therese, Pedersen, ank. Tayport
14./2. — Simonc, Therkildsen, afg. Sfax 15./2. — Jeanne,
Olsen, afg. Newport 18./2. — Vera, Larsen, ank. Monaco 18./2.
— Daisy, Lagesen, afg. Swansea 7./2. — Anine, Leth, afg.
Bona 14./2. — Kamma, Løffler, afg. Newport 14./2.

Det asiatiske Kompagni. Samuël, Licht, ank. Middles-
brough 18./2. — Pangan, Gabe, pass. Gibraltar 14./2. — Chum-
pon, Hansen-Raun, ank. Singapore 17./2. — Bintang, Caroc,
pass. Gibraltar 14./2. — Baudon, Thomsen, afg. Colombo 15./2.
til Penang. — Cathay, Kruse, ank. Port Said 16./2. — In-
dien, Jensen, afg. Wladivostok 14./2. til Port Said. — Tranque-
bar, v. Deurs, pass. Perim 3./2. — Siam, Knudsen, afg. Sabang
8./2. til Hongkong.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotter-
dam 15./2. til København. — St. Thomas, Hansen, afg. Para-
maribo 10./2. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Portland
11./2. til St. Thomas.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Karrebæks-
minde 15./2. — Rimfaxe, Westergaard, afg. København 16./2.
til Riga. — Skinfaxe, Faber, ank. Königsberg 17./2. — Gul-
faxe, Petersen, ank. Rotterdam 13./2. — Rødfaxe, Vilandt, afg.
Rotterdam 16./2. til København.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Riga 6./2. til Rotterdam. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Burutisland 17./2. — Pawel Andrejeff, Tanne-
bek, afg. Tunis 12./2. til Ghent. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, afg. Fredericia 14./2. til Windau. — Russ, Petersen, afg.
Puerto Borghi 25./1. til Windau. — Wladimir Sawin, Car-
stensen, afg. Rotterdam 11./2. til Oran. — Excellence Pleske,
Rasmussen, afg. Algier 15./2. til Tunis. — Michael Ontchou-
koff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — General-
konsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario.
— Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Hel-
mer Mørch, Thorsøe, afg. Cardiff 19./1. til River Plate. —
Neva, Dahl, afg. Colastine 12./2. til Libau.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Hamburg 14./2. til
Rochefort. — Nexos, Basse, ank. Rouen 16./2. — Ellen, A. Han-
sen, ank. Bandholm 16./2. — Fylla, Christensen, ank. Newcastle
18./2. — Gerda, Iversen, afg. Hamburg 18./2. til Liverpool. —
Hebe, Gregersen, afg. Rouen 16./2. til Goole. — Johanne,
E. Hansen, ank. Cardiff 14./2. — Karla, K. Nielsen, pass. l'Ouessant
14./2. for Ceuta. — Laura, P. Pedersen, ank. Mariager 18./2. —
Marie, Jessen, ank. Methil 17./2. — Dagmar, Mathiasen, afg.
Nantes 17./2. til Neath Abbey. — Norma, Mikkelsen, ank. Ham-
burg 15./2. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 14./2. til Granton.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Sierra Leona 18./2. — Nelly,
Clausen, ank. Tyne 14./2. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar
17./2. for Færøerne. — Lilly, Nielsen, afg. Antwerpen 13./2. til
Genua. — Alexy, Uldall, ank. Nantes 15./2. — Dagny, Søren-
sen, afg. Caen 17./2. til Swansea. — Mary, Bang, afg. St. Briene
17./2. til Hamburg.

Æro. Emanuel, Bager, ank. Sable d'Olonne 15./2.

Sejlskibe.

Æro. H. C. Grube, Svane, afg. Cadiz 7./2. — J. Kofoed,
Andersen, ank. Fovey 14./2. — H. C. Christensen, Frederiksen,
ank. Maracaibo 14./2. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Dysart
14./2. — M. Hay, Petersen, ank. Yarmouth 14./2. — Claudia,
Aaberg, ank. Liverpool 14./2. — Hertha, Krull, ank. Setubal
14./2. — Diana, Hansen, ank. Boness 15./2. — Yrsa, Hansen,
ank. Malmø 16./2. — Marthing, Friis, ank. Lungebugt 16./2.
— Saga, Olsen, ank. Göteborg 16./2. — Norma, Christensen, ank.
Nakskov 16./2. — Esther, Fabricius, ank. Ceuta 15./2. — Hydra,
Christensen, ank. Holmestrand 17./2. — Hebe, Clausen, afg. Va-
lencia 11./2. til St. Ybes. — Niels, Bager, ank. Nykjøbing S.
16./2. — Rise, Bager, ank. Amsterdam 17./2. — Frey, Koek,
ank. Korsør 18./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Februar 1911. — Sø- og Handelsretsdøm.
— Søforhør. — »Vikinger«. — Frøgtmarkedet. — Generalforsamling-
er. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs-
efterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cron-tadt.

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

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemnar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

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

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

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

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

. Husk .
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

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

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Haven.

„GIDEON“
Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaille ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens. Telef. Nr. 42

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

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

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. Februar 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Palat
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



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

A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staalraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.
Jærn- og Staltouge
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.



Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Hustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	---

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn:
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Piliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN
 Udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 18. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr.: 6 og 4106.

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

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søgndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$.
Helligidage Kl. 10.

Skib til Salg.

Motorskonert „Rudolf“ af
Marstal, der maaler 38 $\frac{23}{100}$
Netto Reg.-Tons, 60 $\frac{92}{100}$ Brutto
Reg.-Tons, laster 105 Tons
dw., Klasse 3. 3. 1. 1. for 16
Aar, godt udhalet, er til Salg,
naar Handel kan ske snart.
Nærmere ved Henvendelse
til Ejeren

C. R. A. Christensen,
Niels Juelsgade 10, Marstal.



Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsprovantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 1 10

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende

Reel og billig Betjening garanteres.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling Mandagen den 27. Februar d. A. Kl. 3
Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17,
hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1910 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
gens Kontor hver Søgndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den
1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes
paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye
Vedtægter kunne Medlemmer, der ere paa Rejse eller paa
Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at
møde ved Generalforsamlingen, deltage i Valget ved Af-
givelse af Stemmeseddel under Iagttagelse af de i Vedtæg-
ternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 11. Januar 1911.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

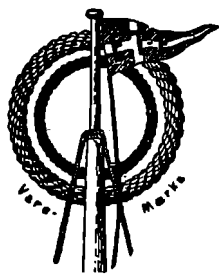
af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Skibsbundfarver.

Telf. 8946.

Anticorrosive. — Antifouling.

Telf. 8946.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsøns Gade 19. Telf. Øbro 1030.

Bestyrer af det skandinaviske Sømandshjem i Hull.

Pladsen som Bestyrer bliver ledig den 1. April og ønskes
besat med en middelaldrende gift Mand uden Børn, helst en
tidligere Skibsfører eller Styrmand. Nærmere Oplysninger
ved Henvendelse til Lodsinspektør Kapt. P. Paulsen, Kastels-
vej 27, København.

Officielle Bekendtgørelser.

Auktion over en Skonnert og Bjergningsmateriel.

Aar 1911, Tirsdagen den 28. Februar, Formiddag Kl. 10,
bliver efter Begæring af Drager, Kommunalbestyrelse paa Havne-
pladsen i Drager, ved offentlig Auktion bortsolgt: En Bjerg-
ningskonert, et Dykkerapparat, 2 Ankere med Kæder, 2
Kædepumper, 1—6 $\frac{1}{2}$ Tm. Manilla Kabel, 1—5 $\frac{1}{2}$ Tm. Hamp
do., ca. 20 firk. Ballastkurve med Stropper, Jern- og Træ-
skuffer, 2 store Slagpumper, 2 mindre do., en Del gl. Jern,
nogle gl. Sejl og Tovværk.

Effekterne er til Eftersyn ved Henvendelse til Strand-
fogden i Drager 2 Dage forinden Auktionen.

Betalingen erlægges til Birkefuldmægtig cand. juris
P. Svarrer her paa Kontoret, der giver ham bekendte og
vederhæftige Købere Kredit i 6 Uger.

Amager Birks Kontor, den 16. Februar 1911.

Øllgaard.

Kjøbenhavn, den 24. Februar 1911.

Mønstringskontorets Virksomhed i Aaret 1910. Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1910 foretaget Mønstringer til 3,513 Skibe, hvortil er mønstret ialt 35,723 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	15,620	Mand.
— - Sejlskibe	863	—
Afmønstret fra Dampskibe	12,702	—
— - Sejlskibe	807	—
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe	5,731	—
Ialt.....	35,723	Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1,144 er udfyldt af Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringer svarende Afregningsbøger, ialt 18,578, udfyldt af Kontoret.

Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 41 Mand, hørende til 24 Skibe, med et Beløb af Kr. 3,104.12. Desuden er til »Ikke Værnepligtige« og Ud-lændinge udstedt ialt 1,810 Søfartsbøger.

Vi har modtaget følgende:

Et Procesfond. Dette Spørgsmaal drøftes i denne Tid paa alle Møder, i Pressen, og Mand og Mand imellem blandt os Skibsførere, og der er jo delte Meninger om, hvorledes det skal ordnes. Først skal der jo betales et Kontingent pr. Ton og et pr. Medlem, hvor stort eller hvor lille, dette bliver, er for mig en underordnet Sag. Dernæst kommer Spørgsmaalet, hvorledes Sagen skal ordnes, naar det drejer sig om Proces, og her mener jeg, at 25 pCt. af de ved en Proces vundne Penge maa tilfalde Fondet, men jeg vil ogsaa have, at der skal betales 25 pCt. af de Udgifter, som falder paa en tabt Proces til Fondet, ellers vil der indløbe alt for mange tvivlsomme Sager. Vi er jo alle klar over, at vi kan faa en Masse Processer, da vi Skibsførere saa ofte bliver misbrugt, men det er jo ikke al Tid, en Proces vil falde ud til vor Fordel, selv om vi mener at være i vor fuldkomne Ret, og vi maa være meget varsomme med at gaa til Proces, naar vi ikke har fuldstændig klare Papirer og en rigtig Handlemaade at gaa efter. Kommer vi først til at tabe en og anden Proces, da taber Procesfondet snart sin Anseelse saavel blandt os Skippere som blandt vore Kontrahenter.

N. C. Christensen,
Galease »Odin«.

Vi har modtaget Nordisk Skibsfører-Kalender 1910—1911, Afdeling Danmark og Norge, forlagt af et Interessentskab og udgivet af Carl H. Engelhart i Kristiania. Denne Bog, som sikkert vil være en velkommen Haandbog for Skibsførere, Skibsførere, Mæglere og andre Søfartsinteresserede, indeholder Oplysninger om Havneforhold, Skibsudgifter, Handels- og Søfartsforhold, Søforsikring, Skibbyggeri m. m. i de nordiske Havne. Hvis Haandbogen vinder den fornødne Tilslutning, vil den blive fortsat og holdt a jour ved ny Udgave, naar Forholdene maatte kræve det. Bogen indeholder desforuden en Fortegnelse over Nordisk Skibsførerforenings Medlemmer i Danmark og Norge, over The Baltic and White Sea Conference's Medlemmer og Mæglere, samt Meddelelse om og Medlemsfortegnelse over Norges Rederforbund.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karatæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1. Skibe kommende fra Suez og Beyruth paalægges Lægeundersøgelse og
2. det forbydes Pilgrimme, der kommer fra Mekka, at gaa i Land, saa længe de Skibe, hvormed de ankommer, midlertidig ankrer op i græske Havne.

Stor Mulkt for Smugling af Opium. Et norsk Dampskib »Brand« blev, som tidligere meddelt (se Dansk Søfartstidende Nr. 89, 1910), dømt til en Mulkt af 96,000 kinesiske Dollars, eller c. 163,200 Kroner, af Toldmyndighederne i Saigon, fordi en Mand af Besætningen havde smuglet Opium i Land i denne Havn. Da Skibets Rederi og Assurandører (Rederiet havde nemlig tegnet Forsikring imod den Slags Tab) protesterede imod denne uhyre Mulkt, der var lige saa stor som hele Skibets Værdi, tilbød Toldmyndighederne at ordne Sagen i Mindelighed, imod at Rederiet betalte en Mulkt paa 40,000 Dollars. Dette Tilbud blev dog heller ikke modtaget, hvorfor Sagen blev indanket for den koloniale Appelret. Rederiet har nu meddelt »Norges Søfartstidende«, at det har modtaget et Telegram fra Saigon om, at Appelretten har nedsat Mulkten til 15,000 Dollars. Det er dog ikke sikkert, at Rederiet og Assurandørerne vil erklære sig tilfreds med denne Dom, der synes urimelig haard for en Forseelse, som uden Rederiets Vilje eller Vidende er begaaet af en Mand af Skibets Besætning. Rederiet har derfor telegrafisk rekvireret Dommens Præmisser for muligvis at indanke Sagen for Kassationsretten i Paris.

Dette Tilfælde er jo imidlertid af en meget alvorlig Art og maner Skibsførerne til den største Paapasselighed overfor Forsøg fra Skibsbesætningernes Side paa at smugle Opium i Land i fremmede Havne.

Admiral Bruuns Minde. Paa et i Søndags afholdt Møde i Anledning af det paatænkte Mindesmærke og Mindelegat for afdøde Kontreadmiral Carl Bruun havde der indfundet sig mange tidligere Elever, Lærere og Førere af »Georg Stage«.

Danselærer Rasmussen takkede for den Tilslutning, hvormed Tanken var mødt. Admiral Hansen fremhævede den store Betydning, som Bruun havde haft for »Georg Stage«s Virksomhed, som han stedse lige til sin Død havde omfattet med den største Kærlighed.

Der blev derefter valgt en Komité paa fjorten Medlemmer for at føre Sagen frem for Offentligheden og iøvrigt arbejde for dens Løsning.

United States' Grundstødning. Kjøbenhavn, 21. Februar. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Kaptajn N. Jespersen paa samtlige Bjergeres, hovedsagelig D. F. D. S.' Vegne en Bjergeløn paa 80,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »United States«, der den 4. Juni i Fjor grundstødte i Kristianssand Fjord og bjergedes af D. F. D. S.'s egne Skibe, særlig »Bryderen«. De positive Udgifter ved Bjergningen var c. 10,000 Kroner.

Sejladsen paa Suezkanalen. I Aaret 1910 har tilsammen 34 danske Skibe med 77,483 Netto Reg-Tons passeret Suezkanalen.

Ialt passeredes Kanalen af 4,525 Skibe med 13,830,478 Netto Reg.-Tons.

Stiftelsen Bombøbøssens Direktion har paa et i Gaar afholdt Møde ansat fhv. Skibsfører i kgl. Grønlandske Handel, William Søeby, som Inspektør ved Stiftelsen i afdøde Kaptajn Bartrams Sted.

Dødsfald. Forhenværende Kontorchef i »Det forenede Dampskibsselskab«, Løjtnant L. D. Nørregaard, er den 18. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af c. 73 Aar.

Nørregaard, der først havde været Officer, traadte i 1866 ind i D. F. D. S.'s Tjeneste og avancerede snart op til at blive Chef for den indenlandske Afdeling, hvilken Stilling han beklædte til 1902.

Dødsfald. Fhv. Lodsinspektør, Kommandør C. Holbøll er den 22. ds. afgaaet ved Døden, 83 Aar gl.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 22. Februar.

Tyske Farvande.

Memel: Søen isfri. Indløbet: sammenpakket Sjø- og Kvadderis. Reviret: til Vinterhavnen isfri, derfra Pakis, Rende holdes aaben af Isbryder, Skibsfart kun mulig med Isbryderhjælp.

Pillau: Havnen: løs Sjø- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: kun mulig med Isbryderhjælp.

Neufahrwasser: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun med Bugserhjælp.

Swinemünde: Isfri.

Svenske Farvande.

Ørskär: Usigtbart.

Söderarm: Söderarm—Furusund: isfri.

Sandhamn: Isfri. Fra Sandøfjord til Stockholm: Isrende.

Strömslad: Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Passeret Mast. Føreren af Dampskibet »Baron Stjernblad« meddeler, at han paa Rejsen fra Windau til Holtenau paa 57° 15' N. Br. og 20° 40' Ø. Lgd. passerede en med Beslag drivende Mast, tilsyneladende ikke fast i Vrag.

Havneforholdene ved Kronstadt. Firmaet Hans Smith i Kronstadt bekræfter i Skrivelse af 14. ds., hvad allerede fra anden Side er meddelt, at den Belejringstilstand, der for nogle Aar siden blev erklæret i Kronstadt, er ophævet fra 1. Januar d. A. (gl. Stil) og afløst af den saakaldte »forstærkede Beskyttelse«. Samtidig er de for Belejringstilstanden udstedte obligatoriske Bestemmelser for Havnearbejdet ophævet og erstattet af ny Bestemmelser, som er fastsat af Byens Guvernør.

Der tør derfor ved Navigationens Genaabning ventes den største Imødekommenhed fra Autoriteternes Side med Hensyn til Losse- og Lastearbejderne i Kronstadt, hvorfor Rederierne tør paaregne den tidligere hurtige Ekspedition af Dampskibene i denne Havn.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 105/1910, afsagt den 29. December 1910. Kaptajn A. S. Johansson, Fører af Skonnerten »Niels Juel«, mod Kaptajn J. E. Pettersson, Fører af Skonnerten »Ida«.

Søndag den 10. Juli 1910 om Morgenen Kl. c. 7½ skete der paa Yderreden en Kollision mellem de to svenske Skonnerter »Niels Juel«, hjemmehørende i Smøgen, og »Ida«, hjemmehørende i Halmstad. Det førstnævnte Skib, der maaler 123,44 Netto Reg.-Tons og var paa Rejse fra Riga til Frederiksstad med en Ladning Planker, hvoraf en Del paa Dækket, laa ved den angivne Tid til Ankers mellem Trekroner og Kosten paa Middelpult. Vinden

var nordlig eller nordøstlig, Strømmen sydlig, og Skibet laa opsvajet med Stævnen mod NØ. til N. Skonnerten »Ida«, der maaler 74,09 Netto Reg.-Tons og var paa Rejse fra Karlshamn til Lemvig med en Ladning Brædder (ligeledes med Dækslast), kom krydsende op fra Drogden.

De nærmere Omstændigheder ved Kollisionen maa efter det Oplyste antages at være følgende:

I Nærheden af »Niels Juel«, søgte »Ida« at stagvende, men Forsøget mislykkedes, og »Ida« gik nu i Stedet for at søge at komme agten om »Niels Juel« saa tæt foran om »Niels Juel«, at Faren for en Kollision blev overhængende. Af Frygt for en saadan Kollision lod »Ida« Styrbords Anker falde. »Ida« gik klods foran om, men dog helt fri af »Niels Juel«s Klyverbom. Efter at den var kommen forbi, standsedes den imidlertid af sit Anker, som synes at være slæbt et Stykke med, men derefter at have fisket »Niels Juel«s Ankerkæde. »Ida« dreves nu af Vinden ind mod »Niels Juel«, saaledes at »Ida«s Styrbords Laaring kolliderede med »Niels Juel«s Bagbords Side midtskibs og skurede ned langs denne. »Ida« stak ud paa sin Ankerkæde og kom efterhaanden agtenfor »Niels Juel«, hvor den blev liggende med Ankeret indfildret i »Niels Juel«s Ankerkæde.

Efter en Timestids Forløb signalerede »Niels Juel« efter Bugserbaad. Da denne var kommen til Stede, søgte man paa »Niels Juel« at faa »Ida«s Anker løs fra »Niels Juel«s Ketting, men da dette ikke lykkedes, stak man uden Forhandling med »Ida« og uden at tænke paa at sætte en Bøje paa »Niels Juel«s Anker dette med 30 Favne Kæde fra sig og lod »Niels Juel« bugsere ind i Kalkbrænderihavnen. Der førtes i de første tre Dage derefter Forhandlinger med »Ida«s Fører om Erstatning, ligesom man forgæves med »Ida«s Hjælp søgte at finde »Niels Juel«s Anker og Kæde, som nu var gaaet løs fra »Ida«s Anker. »Niels Juel«s Fører gjorde ikke Skridt til at optage lovligt Skøn over den Skade, »Niels Juel« havde lidt, og Forhandlingerne med »Ida« endte uden noget Resultat. »Ida« afsejlede den 13. Juli til sit Bestemmelsessted Lemvig. Samme Dag afgav »Niels Juel«s Besætning Søforklaring her ved Retten, hvorhos to ganske privat antagne Mænd uden nogen Autorisation besigtede »Niels Juel« og gav den Sedygtighedsattest. »Niels Juel« blev liggende yderligere et Par Dage, anskaffede sig et nyt Anker med Kæde og afgik omsider til Frederiksstad. Her fik man — uden Varsel til »Ida« — ved Sorettens Medvirkning foretaget Syn over Skibet. Der konstateredes forskellige Mangler, der vurderedes til 515 Kr., men der udtaltes intet om, hvorvidt disse Mangler kunde antages at hidrøre fra det her omtalte Sammenstød, og dettes nærmere Omstændigheder ses ikke at være fremstillet for Skønsmændene. I Kjøbenhavn havde et herværende Assurancekontor, der mente at repræsentere Assurandørerne, ladet Skibet undersøge ved en sagkyndig Repræsentant, og han anlag den ved Sammenstødet skete Skade — en ganske overfladisk Beskadigelse af Rælingen — til kun at andrage c. 60 Kr.

»Niels Juel«s Fører lod den 23. Juli i Medfør af Plakat 30. November 1821 i Lemvig foretage Arrest i »Ida« for et Beløb af Kr. 1,421.97 — til hvilket Beløb han da ansatte sin Skade — og paabegyndte Forfølgningen der. Senere enedes Parterne om at indbringe Sagen for nærværende Ret, saaledes at Citanten forpligtede sig til ikke her at paastævne et større Beløb end Kr. 1,421.97 med Renter og Omkostninger. Citanten paastaar herefter den fornævnte Arrest i »Ida«, der senere er bleven relaxeret, imod at Indstævnte som Sikkerhed har deponeret Kontrabog Nr. 3967 med Lemvig Bank af Paalydende 1.500 Kr., stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og sig kendt berettiget til for de fornævnte Kr. 1,421.97 med Renter og Sagens Omkostninger at lade foretage Udlæg i den stillede Sikkerhed. Indstævnte paastaar sig principalt pure frifunden, subsidiært mod Betaling af en saadan mindre Erstatning, som Retten maatte finde hjemlet, og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Under Sagen har Citanten opgjort og specificeret sit Krav saaledes:

1) Betaling af Bugserbaaden for Indhjærgning til Kalkbrænderihavnen Kr. 100, 2) Skibsmæglerens Regning for Klarering m. m. Kr. 54.18, 3) Betaling for Søforklaring Kr. 13.89, 4) Betaling for den private Besigtelse Kr. 30.00, 5) Betaling til en Skibsforretning for Anker og Kæde Kr. 235.00, 6) Regning fra Indehaveren af denne Forretning for forskellig Assistance Kr. 102.00, 7) Assurance af »Ida« (»Niels Juel«s Fører assurede sin Interesse i »Ida«) Kr. 16.00, 8) »Landgangspenge« for Kaptajnen i fem Dage Kr. 50.00, 9) Skibets Skade Kr. 515.00, 10) Tidstab fem Dage i Kjøbenhavn Kr. 300.00, 11) Tidstab fire Dage i Frederiksstad Kr. 148.12, 12) Besigtelse og Legalisation sammesteds Kr. 48.00.

Hvad først angaar Skyldspørgsmaalet, vil der ikke kunne gives Indstævnte Medhold i, at Sammenstødet skulde kunne betragtes som hændeligt eller Skylden ikke tilstrækkeligt oplyst til Paalæg af Erstatningspligt i Medfør af Sølovens § 220. Reiten maa efter det oplyste ansej det for utvivlsomt, at »Ida« udelukkende bærer Skylden for Sammenstødet og derfor er erstatningspligtig overfor Citanten for alle de ved Sammenstødet virkelige forvoldte Skader og Tab.

Med Hensyn til den af Citanten opstillede Specification af Tab og Udgifter bemærkes, at Posterne 1, 2 og 3 findes at maatte tilkendes Citanten som af denne paastaet. Det maa under de foreliggende Omstændigheder anses for højest naturligt, at »Niels Juel«s Fører tog Bugserhjælp, samt at han midlertidig lod sig bugsere ind i Havnen, hvor Skibet eventuelt kunde blive undersøgt, samt at han lod optage Søforklaring. Da Citanten ikke har ladet afholde en lovlig Synsforretning; men kun har ladet foretage en ganske privat og for nærværende Sag ganske betydningsløs Besigtelse, vil han ikke kunde faa det hertil medgaaede under Post 4 anførte Beløb erstattet hos sin Modpart. Hvad Ankeret og Kæden angaar (Post 5), findes Citanten ikke at have Krav paa at faa det fulde Beløb erstattet, da der ikke fra »Niels Juel«s Side er truffet de fornuftige og nærliggende Forholdsregler til Redning af det gamle Anker med Kæde. Han burde ikke have stukket disse Genstande fra sig uden at sætte en Bøje paa. Dette havde ikke været særlig vanskeligt, og de Grunde, der af Citanten er anført for ikke at have gjort det, maa betragtes som betydningsløse. Da det imidlertid i ethvert Tilfælde vilde have været forbundet med en vis Bekostning at faa Ankeret fisket op, findes der i denne Forbindelse at kunne tillægges Citanten et Beløb, der kan bestemmes til 75 Kr. Posterne 6 og 7 maa blive Indstævnte ganske uvedkommende, og Post 8 kan næppe være alvorlig ment. Hvad Hovedposten — Post 9 — angaar, den »Niels Juel« direkte tilføjede Skade, vil der ikke kunne være Tale om at tilkende Citanten de af ham forlangte 515 Kr. Citanten burde straks efter Sammenstødet have ladet afholde lovformelig Skønsforretning, og naar dette ikke var sket, burde han i al Fald have varslet Modparten til det i Frederiksstad afholdte Skøn og afæsket Skønsmændene en Udtalelse om, hvorvidt de enkelte af dem iagttagne Skader kunde antages at stamme fra den stedfundne Kollision. Som Sagen foreligger, haves der ingen Vished for, at de paagældende Skader ikke for en større Del kunde have været til Stede inden Kollisionen eller kunde stamme fra Rejsen til Frederiksstad efter Kollisionen. Da det imidlertid paa den foran nævnte Maade her i Byen er konstateret, at Kollisionen har bevirket en vis mindre Skade, findes Indstævnte at maatte erstatte denne med det fornævnte Beløb af 60 Kr. Som en Følge af det nu anførte maa Posterne 11 og 12 blive Indstævnte uvedkommende. Hvad Post 10 angaar, skønnes Indstævnte højest at kunne dømmes til at erstatte tre Liggedage efter Sølovens Regler om Erstatning for saadanne eller med ialt Kr. 111.09.

Ialt vil der saaledes være at tilkende Citanten Kr.

414.16 med Renter deraf som paastaet og Arrestforretningens Omkostninger, som dog kun findes at burde betales med 35 Kr. Sagens Omkostninger findes under Hensyn til Citantens overdrevne Erstatningsfordring at burde hævnes.

Søfolks Ulykkesforsikring.

Afgørelse af Arbejderforsikringsraadet.

Driftsulykke efter Lov af 1. April 1905?
En 50-aarig Styrmand paa en Skonnert omkom den 15. August 1910 ved en i hans Lukaf opslaaet Ildløs, medens Skibet henlaa i Havn (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 62 1910).

Ved det i Anledning af Ulykkestilfældet optagne Politiforhør oplystes følgende: Søndag den 14. var hele Besætningen med Undtagelse af Afdøde i Land om Aftenen; til Kl. 10 havde Styrmanden Besøg af en Styrmand fra en nærliggende Skonnert; da han Kl. c. 10 forlod Afdøde, var denne fuldstændig ædru; Kl. c. 1.30 bemærkedes Ildløs i Skibet fra Styrmandens Kahyt, og man fandt da Styrmanden liggende død i sin Køje.

I Styrmandens Køje fandtes Hovedet af en forkullet Shagpipe, og saavel Over- som Underdyinen var paa dette Sted stærkt forbrændt; under Køjen var to Rum, af disse var Rummet ved Køjens Hovedende stærkest forbrændt; i dette Rum henstod Petroleumslanterner.

Ved Arbejderforsikringsraadets Afgørelse den 1. Oktober 1910 henførtes Tilfældet under Loven om Søfolks Forsikring af 1. April 1905, og der tildeltes Enken 2,800 Kroner.

Det vedkommende Forsikringsselskab indankede den truene Afgørelse for Indenrigsministeriet, idet Selskabet forment, dels at Ulykkestilfældet maatte antages at være bevirket ved Forulykkedes egen grove Uagtsomhed, dels at det ikke var hidført ved Søfartsvirksomhedens Drift eller ved de Forhold, under hvilke denne foregaar.

I sin Erklæring til Ministeriet i Anledning af Indankningen udtalte Raadet, at det efter de foreliggende Oplysninger ikke var muligt at afgøre med nogenlunde Sikkerhed, hvorledes Ilden var opslaaet; Ilden kunde tænkes opslaaet i Rummet under Køjen ved Henkastning af en Tændstik, eller ved at Afdøde har røget i Køjen, og en Gnist fra Piben antændt Dynen, men Muligheden af, at den er opslaaet paa anden Maade kan ikke udelukkes; efter det oplyste er der ikke tilvejebragt særlig Sandsynlighed for, at Ilden skyldes Rygning i Køjen, saaledes kan det dér fundne Pibehoved vel tænkes før eller under Ildens Opkomst at være falden ned i Køjen fra nogle ved Siden af denne ophængte Klæder. Raadet skønner herfor efter ikke, at der er oplyst noget til Støtte for, at Styrmanden ved grov Uagtsomhed har hidført Døden.

Selv om det var godtgjort, at Ilden var forårsaget ved Tobaksrygning, forment Raadet, at det dog ikke vilde holde for, at der var udvist grov Uagtsomhed, idet Rygning i Kahyt næsten altid finder Sted og næsten aldrig er forbudt, og derfor ikke kan betragtes som en saadan Tilsidesættelse af almindelige Forsigtighedsregler, som Raadet formener maa foreligge, for at der kan siges at være udvist grov Uagtsomhed.

Med Hensyn til, at Ulykkestilfældet efter Selskabets Formening ikke kunde anses bevirket ved Virksomhedens Drift eller ved de Forhold, hvorunder denne foregaar, udtalte Raadet, at Loven ikke kunde antages kun at omfatte Ulykkestilfælde, der indtræffer ved egentlig Virksomhed i Skibets Tjeneste: Søfolk, der bor om Bord i Skibet, og som saavel under Arbejdet som i deres Fritid er omgivne af de Farer, der følger med Søfartsvirksomheden, maa nødvendigvis under hele deres Ophold om Bord være forsikret mod Følger af Ulykkestilfælde, der

skyldes Skibets Drift eller Driftsforholdene. Dernæst maa et Ulykkestilfælde komme ind under Loven, ikke alene hvor Driften eller Driftsforholdene er eneste Aarsag til Ulykken, men ogsaa, hvor disse har været væsentlig medvirkende til Begivenheden; i det foreliggende Tilfælde maa det anses for givet, at Styrmandens Ophold i det snævre Køjerum, hvor Ildløs let opstaar og vanskelig bekæmpes og Rummet hurtigt fyldes med Røg, for en væsentlig Del har bevirket, at Styrmanden omkom.

Ved Skrivelse af 6. December 1910 tiltraadte Ministeriet Raadets Afgørelse.

(Tidsskrift for Arbejderforsikring.)

Fragtmarkedet.

Gennemgaaende har der været fragtet lidt mindre i den forløbne Uge end i de nærmest foregaaende, navnlig fra Sortehavet, hvor Isvanskeligheder har hæmmet Forretningen noget for flere Havnes Vedkommende, men de sidste Beretninger gaar ud paa, at mildere Vejr er indtraadt, og der ventes snart at ville blive mere Liv. Der er intet Steds indtraadt Forandringer af særlig nævneværdig Betydning, og det maa betragtes som et godt Varsel, at Kulfragterne til Middelhavet, Øerne etc. holder sig saa godt, som de gør. Selvfølgelig maa man ikke glemme, at Ekspeditionerne i Wales er langsomme for Tiden, at Bunkerkul er dyre, og at det hjemgaaende Middelhavsmarked ligger daarligt, men under lignende Forhold i Fjor, var Kulfragterne dog en Del lavere. Fra Nikolajeff betaltes sidst 9/3 Weser, 9/6 Hamburg og fra Novorossisk eller Theodosia 8/10½ N. C., 9/4½ Hamburg, alt med Annullering 5. Marts. Fra Azow sluttedes en 7,000 Tons Baad pr. 25. Marts/25. April til 9/6 Rotterdam, 10/ Hamburg. Østen er fast paa Basis af 23/9 O. C. for Ris fra Birma pr. Marts, 18/ à 18/6 Dødvægt fra Bombay til udsøgt Havn pr. Maj. Kalcutta betalte 23/ for Jute til Dundee, 20/6 Dødvægt. Fra Nordamerika er der kun sluttet meget lidt. Ogsaa La Plata er særdeles stille. Der betaltes sidst: 9/3 O. C. Buenos Aires/U. K. eller Kontinentet, 9/9 Marseilles, 9/ O. C. Rosario/U. K. eller Kontinentet, og 10/3 Bahia Blanca/Marseilles, alt pr. prompt. Kulfragterne udefter er temmelig uforandrede og der blev fra Cardiff betalt: 15/6 Para, 18/ à 18/3 River Plate, 18/7 Bahia Blanca, 19/ Rosario og 21/ Santa Fe eller Parana. I andre Retninger betaltes der fra Cardiff: 5/9 Lissabon (1,500), Frcs. 8¾ à 9 Marseille, 7/7½ à 7/9 Genua, 7/9 Livorno (1,800), 5/3 Malta (2,800), 7/1½ Piræus (5,200), 7/3 à 7/6 Aleksandria, 7/6 Las Palmas (3,000), 7/9 Madeira (1,800) og 9/ Kap Verdiske Øer (6,300). Østersømarkedet er meget flovt, da kun faa Havne er tilgængelige. Riga har Grund af Is-Risikoen sluttet enkelte Baade til 1/ Havrebasis Rotterdam, Mk. 6 à 6½ pr. 1,000 Ko. Hvede til Hamburg, Frcs. 20 Hør til Ghent. Samtidig har Libau ikke kunnet betale mere end 8½ à 8¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Reval sluttede lidt til 1/ Hvedebasis Rotterdam. Kulfragter fra Østkysten til Østersøen synes at være lidt rigeligere, og der betaltes bl. a. fra Tyne eller Blyth: 4/3 Haderslev (1,000), 3/10½ Kjøge (1,700), 4/9 Bandholm (850), 4/ Nykjøbing F. (1,700), 3/3 Rotterdam (2,000), 7/ Marseille (2,000), 7/3 à 7/6 Genua, 8/1½ Ancona (3,600), 7/1½ à 7/3 Aleksandria, 7/3 Port Said (5,200) og 8/ Las Palmas (2,500). Fra Firth of Forth sluttedes der til: 4/3 Nykjøbing F. (1,000), 4/9 Masnedund (900), 3/10½ Karrebæksminde (1,450), 3/6 Hamburg (2,000), 5/7½ Huelva (1,500) og 7/ Genua, Savona eller Livorno (2,000—3,500).

Fra Sø og Land.

Bygmesteren af den store Nildæmning ved Assuan, Sir John Aird, er for kort Tid siden, i Følge »Hamb. Corr.«, død paa sin Ejendom Wilton Park i Beaconsfield. Den Afdøde var Indehaver af en af Verdens største Bygningsentrepriser. Han har forsynet tre europæiske Hovedstæder med Vandledninger, bygget Englands mægtigste Havne og Dokanlæg, flere Jernbaner og den store Skibskanal til Manchester. Sir John Aird var vokset op under smaa Forhold; hans Bedstefader var en jævn Arbejder og hans Fader en underordnet Funktionær i London Gasværkselskabs Tjeneste. Sammen med sin Fader stiftede John Aird det mægtige Foretagende, der skulde gøre hans Navn berømt i Ingeniørverdenen. Han var en utrættelig Arbejder af en forbavsende Punktighed, og lige til sin Oldingalder beherskede han alle Enkeltheder i sin Kæmpebedrift med en Fuldkommenhed, der var en Gaade for hans Venner. Sit Livsværk kronede han ved Bygningen af den store Nildæmning ved Assuan. Da han den Gang traadte frem med Forslag om at gennemføre dette mægtige Værk for egen Regning og Risiko, for c. 80 Millioner Kroner, troede Fagfolk, at kun en fejlagtig Beregning kunde ligge til Grund for denne dristige Plan. Men John Aird fik Ret og beviste Tvivlerne det modsatte. I tre Aar var 15,000 Arbejdere i Virksomhed ved Dag og Nat, og nøjagtig til den fastsatte Termin, den 10. December 1902, kunde dette den moderne Tekniks Kæmpeværk, ved hvilket 400 Millioner Tons Vand bliver opdæmnet, blive indviet. Den Afdøde, der var Medlem af Parlamentet, var en ivrig Kunstsamler, der besad en Række af den engelske Malerkunsts skønneste Værker.

Havarier og Forlis.

Flensborg, den 22. ds. (Ritz. Bur.) Dpsk. »Condor« af Hamburg er i Formiddag i Flensborg Fjord kollideret med Galeasen »Lykkens Prøve« af Rudkjøbing. Galeasen sank straks efter Sammenstødet. Mandskabet blev reddet af »Condor«.

Frederikshavn, den 22. ds. (Ritz. Bur.) En ukendt Damper er i Formiddag strandet NV. for Revet ved Læso. Redningsbaadene er gaaet ud og Svitser er tilkaldt.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage, Barken »Cap« af Lerhamn, solgt til Firmaet John E. Forbæch's Eftf. i Kjøbenhavn. Skibet er bygget 1875, c. 558 Netto Reg.-Tons, metalfast og metalfordet.

Dampskibet »Niall« af Ørebak, Island, Rederi J. R. B. Lefolii, er i disse Dage solgt gennem Skibsmæglerfirmaet Hecksher & Sons Efterfølger til Aktieselskabet Axel Prior her. Damperen skal fremtidig føre Navnet »Cimbria«.

(»Berl. Tid.«)

Skibsefterretninger. Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rotterdam 17./2. — Amalienborg afg. Kalundborg 18./2. — Brattingsborg ank. Genua 17./2. — Børglum (Secalia) ank. Eupatoria 16./2. — Chassie Mærsk ank. Huelva 8./2. — Dansborg ank. Huelva 14./2. — Elsborg ank. St. Raphael 17./2. — Esrom (Granaria) ank. Limhamn 19./2. — Flynderborg ank. Windau 19./2. — Fredensborg ank. Helsingør 2./2. — Frederiksborg afg. Cardiff 10./2. — Fyen afg. Windau 16./2. — Guldborg ank. Rotterdam 17./2. — Gurra (Cimbria) afg. Huelva 16./2. — Hamnerhus ank. Charleston 3./2. — Harildsborg afg. Aarhus 18./2. — Hundborg afg. Windau 19./2. — Høneborg afg. Ghent 17./2. — Jelling ank. Wilmington 11./2. — Jonsborg afg. Cardiff 16./2. — Jungshoved ank. Montevideo 18./2. — Jægersborg afg. Bougie 17./2. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 12./2. — Kalø ank. Teneriffe 9./2. — Klampenborg (Fortsættes Side 121.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Søkort-Arkivet har annulleret:

Kort Nr. 176. Vopnafjördr Handelssted med Omgivelser.
Specialkort over Vopnafjördr findes i Kort Nr. 190.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

318. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. **Norsøen.** Fyret paa »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er slukket, det vil snarest blive tændt. 56° 42' (35') N. Br. 8° 10' (45') Ø. Lgd.

319. **Lods-Station nedlagt.** **Bangsbo-Strand.** **Frederikshavn S. Kattegat.** Lods-Stationen ved Bangsbo-Strand er nedlagt. 57° 25' N. Br. 10° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 155).

320. **Oplysning om Vrag.** **Læsø-Trindel.** **Kattegat.** Vraget af Damperen »Greetland«, der ligger paa Læsø-Trindel, er bortsprenget saaledes, at der er 7 m Vand over den Døl af Vraget, der ligger sunket i dybt Vand og 0,5 m over den Døl af Vraget, der ligger paa det læge af Læsø-Trindel, hvor Dybden er 2,2 m. Vragvageren vil foreløbig ikke blive inddraget. **Læsø-Trindel:** 57° 25' (40') N. Br. 11° 15' (00') Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 230. Sø.-Fort., Side 24).

321. **Baake midlertidig ødelagt.** **Gjedsøer.** **Østersøen.** Ballonen paa Gjedsøer Dagsmærke er nedblæst, den vil snarest atter blive sat op. 54° 33' (35') N. Br. 11° 58' (30') Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

322. **Sømærker inddrages.** **Helsingfors Distrikt.** **Finske Bugt.** **Finland.** I Helsingfors Distrikt inddrages følgende Sømærker ved Skibsfartens Begyndelse i 1911: Den V-lige Vager N. for Gadden. 60° 13' 02" N. Br. 25° 27' 40" Ø. Lgd. Vageren S. for Gråsviksef. 60° 09' 45" N. Br. 24° 56' 11" Ø. Lgd. Den V-lige Vager N. for Västra Skyrskär. 59° 57' 05" N. Br. 24° 27' 30" Ø. Lgd. Vageren Ø for Smulttrøngrundsklæken. 59° 56' 46" N. Br. 24° 25' 39" Ø. Lgd. Vageren S. for Midfårsgrundet. 59° 57' 13" N. Br. 24° 23' 46" Ø. Lgd. Den V-lige Vager S. for Skälgrund. 59° 57' 26" N. Br. 24° 26' 36" Ø. Lgd. Vageren V. for Or eller Hykönsund. 59° 58' 31" N. Br. 23° 58' 50" Ø. Lgd. Vageren N. for Skabhön. 59° 51' 07" N. Br. 23° 28' 28" Ø. Lgd. Skedesund N.-ligste Vager. 59° 51' 14" N. Br. 23° 25' 54" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

323. **Førbudt Ankerplads.** **Dünämünde.** **Riga Bugt.** **Østersøen.** **Rusland.** I Dünämünde er det forbudt at ankre i Nærheden af Lintien, der gaar i NØ.—SV. fra Ust-Dwinski S.-lige Fyr. Dünämünde: 57° 03' N. Br. 24° 02' Ø. Lgd.

324. **Taaesignal gives atter.** **Bernaten.** **Østersøen.** Taaesignalet ved Bernaten gives atter. 56° 23' N. Br. 20° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 198. Kjøbenhavn 1911.)

325. **Oplysning om Fyr.** **Bock.** **Stralsund.** **Tyskland.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin betjenes Bock Ledelyr ikke paa Grund af Is. Bock Bagfyr: 54° 26' 58" N. Br. 13° 01' 43" Ø. Lgd.

326. **Vrag uskadeliggjort.** **Wustrow V.** Vraget af Fartøjet »Hermine« er bortsprenget.

354. **Fyrs Beliggenhed.** **Shullie.** **Chignecto Channel.** **Bay of Fundy.** **Nova Scotia NV.-Kyst.** Fyret paa Ø.-Siden af Indløbet til Shullie Harbour ligger paa 45° 36' 15" N. Br. 64° 34' 30" V. Lgd. Fyret gaar i Skjul V. for N. 66° V.

355. **Oplysning om Baaker.** **Neponset River.** **Massachusetts.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Neponset Forbaake staar N. 88¼° V. fra Squantum Point vestre Kant og N. 30½° V. fra Farm Meadows højre Kant. Neponset Bagbaake staar 45 m S. 15° V. fra Forbaaken. Neponset River Munding: 42° 17' N. Br. 71° 02' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 113. Kjøbenhavn 1911).

356. **Afmærkning forandret.** **Sandwich.** **Cape Cod Bay.** **Massachusetts.** Ved Indløbet til Sandwich Harbor, Cape Cod Bay, er i c. 15 m Vand e. ½ Sm Ø. fra Sandwich Breakwater Klokketønde Nr. 2 udlagt Sandwich Breakwater Lys- og Klokketønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. S. 32° V. fra Race Point Fyr og N. 66½° V. fra Sandy Neck Fyr, og Canal Dumping Ground hvide Spirtønde er udlagt i c. 23 m Vand e. 2,2 Sm Ø. fra Yderenden af Sandwich Bølgebryder, for at atmærke Lossepladsen for Fyld, S. 28¾° V. fra Race Point Fyr og N. 60¼° V. fra Sandy Neck Fyr.

Sandwich Breakwater Klokketønde Nr. 2 er permanent inddraget. Race Point Fyr: 42° 03' 45" N. Br. 70° 14' 37" V. Lgd.

357. **Vrag borttaget.** **Nantucket Sound.** **Massachusetts.** Vraget af Skonnerten »Mary Farrow«, der læa sunket i Nantucket Sound, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 41° 28' 45" N. Br. 70° 08' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1361. Kjøbenhavn 1910).

358. **Grund.** **Hortons Point Fyr M.** **Long Island Sound.** C. 1½ Sm N. 6½° Ø. fra Hortons Point Fyr ligger en Grund med 8,7 m Vand. Hortons Point Fyr: 41° 05' 07" N. Br. 72° 26' 46" V. Lgd.

359. **Tønder forandret.** **Bellevue og Schooner Ledge Ranges.** **Delaware River.** I Delaware River ombyttes efternavnte Spirtønder den 1ste Marts 1911 med Spidstønder: Bellevue Range Tønde 4 B, Schooner Ledge Range Tønde 4 S, 6 S, 8 S, 10 S, 12 S og 14 S. Bellevue Forfyr: 39° 44' N. Br. 75° 30' V. Lgd.

360. **Lystønde flyttet.** **Sewall Point Shoal.** **Hampton Roads.** **Chesapeake Bay.** Sewall Point Shoal Lystønde 3, Hampton Roads, er flyttet og ligger nu S. 38¼° V. fra Old Point Comfort Fyr og S. 6½° Ø. fra Hampton Creek Fyr, der ligger paa 37° 00' 28" N. Br. 76° 20' 13" V. Lgd.

361. **Fyr forandret.** **»Bush Bluff« Fyrskib.** **Elizabeth River.** **Virginia.** **Chesapeake Bay.** Fyret paa »Bush Bluff« Fyrskibet viser nu rødt Lys. 36° 55' 06" N. Br. 76° 20' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 169. Kjøbenhavn 1911).

362. **Kanal gravet.** **Neuse River og Beaufort Inlet.** **North Carolina.** Imellem Neuse River og Beaufort Inlet er gravet en Kanal, der er 3 m dyb og 27 m bred paa det smalleste Sted. Neuse River: 35° 00' N. Br. 76° 40' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

363. **Fyr tændt.** **Mole opføres.** **Toro Point.** **Limon Bay.** **Panama.** Ifølge Meddelelse fra det amerikanske Gesandtskab i København bygges der en Mole i Limon Bay fra Toro Point. Paa Enden af det hertil benyttede Stillads er tændt en rød og en hvid Lanterne, der flyttes udad efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Toro Point Fyr: 9° 22' 39" N. Br. 79° 56' 30" V. Lgd.

364. **Oplysning om Afmærkning.** **Cuatro Reales Channel.** **Santa Cruz del Sur.** **Cuba S.-Kyst.** En Opmaalingsbaake er opført paa Midten af Medano de la Ceiba Cay og paa S.-Enden af Carapacho Cay. Baaken paa Ø.-Kanten af Grunden omkring Mosquito Cay er hvid med sort Topbetegnelse. Ledebaakerne ved det N.-lige Indløb til Cuatro Reales Channel er afbrudte i Vandstørpen. Ved N.-Enden af Grunden fra Mosquito Cay ligger en Spirtønde. Den røde Spidstønde ved Ceiba Bank ligger paa Midten af Grunden. Baaken Ø. for Mosquito Cay: 20° 29' 29" N. Br. 78° 58' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 380. Kjøbenhavn 1909).

365. **Grund fundet.** **Port Niquero.** **Cuba S.-Kyst.** Ved Indløbet til Port Niquero er fundet en Grund med 4,5 m Vand paa 20° 03' 30" N. Br. 77° 36' 15" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

366. **Klippe eksisterer ikke.** **Manta Bay.** **Ecuador.** Klippen, der ligger 1,5 Sm N. 7° Ø. fra Manta Fyr i de engelske Admiralitets Kort, eksisterer ikke. Manta Fyr: 0° 56' S. Br. 80° 42' V. Lgd.

54° 20' N. Br. 12° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2035. Kjøbenhavn 1908.)

327. Lystønde inddraget. Kieler Hafen. Lystønden, der til Forsøg var udlagt Ø. for Lystønde Kiel 7 i Kieler Hafen, er inddraget. 54° 22' 24" N. Br. 10° 11' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2763. Kjøbenhavn 1910.)

328. Oplysninger om Lystønder og Fyrhæker. Mittelgrund og Als-Sund. Flensborg Fjord. Lystønden »Mittelgrund (Hans Madsens Grund) S.« viser nu rodt To-Blink i Stedet for hvidt To-Blink. 54° 51' 09" N. Br. 9° 50' 37" Ø. Lgd.

Andringsstønden ved Osterhaken ved det S-fjige Indløb til Als-Sund er ombyttet med en sort Lystønde, mærket Sønderburg, der viser hvidt Lys med To-Førmarksler hver 8 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1. Sek., Lys 1. Sek., Mørke 1. Sek. 54° 53' 45" N. Br. 9° 47' 18" Ø. Lgd. Topbetegnelsen paa Ledelyrhakkerne ved Indløbet til Als-Sund er hvid og rød stribet. 54° 54' 31" N. Br. 9° 47' 40" Ø. Lgd. og 54° 54' 20" N. Br. 9° 47' 33" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

329. Drivende Vrag. Amrum V. Nordsøen. Den 9de Februar 1911 er der set et drivende Vrag paa 54° 44' 30" N. Br. 8° 08' 30" Ø. Lgd., dette er rimeligvis identisk med Vraget af Motorbøden, der var sunket e. 10 Sm fra Hornum Odde Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 255. Kjøbenhavn 1911.)

330. Fyr- og Lodsskibet »Eidergalliotte« midlertidig inddraget. Tyskland. Fyr- og Lodsskibet »Eidergalliotte« er midlertidig inddraget. En Lodskutter eller en Damper bringer og afhenter saa vidt muligt Lodsene til Skibene i Eidermündung. »Eidergalliotte«: 54° 13' N. Br. 8° 37' Ø. Lgd.

331. Afmærkning forandret. Dovetiet. Norderney Seezot. Ostfriesische See. V. for det gamle Dovetiet har der dannet sig et nyt og bedre Løb, der er afmærket og belyst. Afmærkning af det gamle Løb vil snarest blive inddraget. I det ny Løb er følgende Sømarkører udlagt: Ea Andvinningsstønde paa 53° 44' 57" N. Br. 7° 08' 20" Ø. Lgd., Spiritønden A paa 53° 44' 38" N. Br. 7° 08' 12" Ø. Lgd., B paa 53° 44' 18" N. Br. 7° 08' 15" Ø. Lgd., C paa 53° 43' 51" N. Br. 7° 08' 12" Ø. Lgd., og D paa 53° 43' 21" N. Br. 7° 08' 01" Ø. Lgd. Spidsstønde D 1 paa 53° 44' 09" N. Br. 7° 08' 30" Ø. Lgd., D 2 paa 53° 43' 40" N. Br. 7° 08' 34" Ø. Lgd., og D 3 paa 53° 43' 00" N. Br. 7° 08' 37" Ø. Lgd. Ledelyrens Plads vil nærmere blive bekendtgjort.

332. Tønde flyttet. Buiten Hond. Doekezet. Ems. Holland. Buiten Hond rød og sort lodret stribede Baktestønde med Kors og sort Flag ligger nu paa 53° 26' 30" N. Br. 6° 55' 06" Ø. Lgd.

333. Vragtønde inddraget. Dunkerque. Frankrig. Den grønne Spidsstønde ved Vraget af Fiskefartøjet »Adriatique«, 1/2 Sm S. 37° V. fra Fyrskibet »Snonw«, er inddraget. 51° 03' 16" N. Br. 2° 12' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1395. Kjøbenhavn 1910.)

334. Vragtønde inddraget. Galais Red. Den grønne Spidsstønde med Kogler ved den sunnke Lægter paa Galais Red er inddraget. 50° 58' N. Br. 1° 48' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1468. Kjøbenhavn 1910.)

335. Vrag uskadeliggjort. England. Efterretnin Vrag er uskadeliggjorte og Afmærkningen inddraget: Vraget af Damperen »Stockton« i det N.-lige Farrand til The Wash. 53° 15' N. Br. 0° 24' Ø. Lgd. Vraget af Seilskibet »Arthur Cookson« N. for Naze Point. 51° 52' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd. Vraget af den sunnke Lægter, 2 Sm N. 36° V. fra Fyrskibet »Sunke«. 51° 52' N. Br. 1° 28' Ø. Lgd. Vraget af Kutteren »Brynild« S. for Orford Haven. 51° 58' N. Br. 1° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 77, 546, 950 og 1151. Kjøbenhavn 1910.)

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

336. Vrag borttaget. La Gauce. Frankrig. Vraget af Fiskefartøjet »Saint Charles« er borttaget og Afmærkningen inddraget. 50° 32' 32" N. Br. 1° 36' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 100. Kjøbenhavn 1911.)

337. Fyrs Synsvide. Saint-Antoine. I'Aberrach. »Saint-Antoine« Fyr har nu en Synsvide af 1 1/2 Sm. I øvrigt uforandret. 49° 35' 43" N. Br. 4° 33' 23" V. Lgd.

338. Tønde Beliggenhed. Dover Harbour. England. Den sorte Stumpstønde med Stige og Flag, som til Forsøg er udlagt ved Dover Harbour, ligger 1454 m S. 77° V. fra Fyret paa Yderenden af Fortægen af Admiralty Pier. Fyret: 51° 06' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 160. Kjøbenhavn 1911.)

339. Klokketønde flyttet. Dover Harbour. Den grønne Klokketønde er flyttet 221 m S. 79° V. i og ligger nu 213 m S. 89° Ø. fra Knuckle Fyr, Detached Mole. Fyret: 51° 07' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

340. Vrag uskadeliggjort. Bristol Channel. Følgende Vrag i Bristol Channel er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget:

Vraget af Damperen »Thistleton« N. for Clovelly. 51° 03' N. Br. 4° 24' V. Lgd. Vraget af Seilskibet »Esmeralda« ved Lynmouth. 51° 14' N. Br. 3° 51' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 193 og 606. Kjøbenhavn 1910.)

341. Taagesignal forandret. Wyre Fyr. Morecambe Bay. Taagesignalet ved Wyre Fyr gives nu med Horn i Stedet for med Klokke. To-Sted (lang-kort) hver 1 Minut, Stød 5 Sek., Pause 3. Sek., Stød 1. Sek., Pause 50 Sek. 53° 57' N. Br. 3° 01' V. Lgd.

342. Vrag eksisterer ikke. Cahore Point. Irland Ø-Kyst. Vraget, 2, Sm N. 50° Ø. fra NØ-Enden af Cahore Point, eksisterer ikke. Cahore Point: 52° 38' N. Br. 6° 11' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

343. Vrag. Biskayske Bugt. Atlanterhavet. Et drivende Vrag i Biskayske Bugt er rapporteret paa 46° 42' N. Br. 10° 26' V. Lgd.

344. Tønde midlertidig udlagt. Basse Gatie. Port Maria. Guiboron. Frankrig. En rød Spidsstønde er udlagt ved Resterne af Basse Gatie Taarn, der er 1 1/2 m under Vandet. 47° 28' 16" N. Br. 3° 07' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 57. Kjøbenhavn 1911.)

345. Vrag. Gabozos Shoals. Spanien SV-Kyst. Paa N-Enden af Gabozos Shoals staa Vraget af en Damper. To Mæster over Vandet. 36° 01' 20" N. Br. 5° 43' 00" V. Lgd.

346. Belysning forandret. Bahia de Anna de Chaves. Ilha de S. Thomé. Portugalsk V-Afrika. Ved Bahia de Anna de Chaves er der, 1 1/2 Sm N. 70° Ø. fra S. Sebastiao Fort Fyr, udlagt en Lystønde, der viser grønt, fast Lys. Synsvide: 7 Sm. Paa Hospitaliet er tændt et grønt, fast Fyr. Synsvide: 2. Sm.

Grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel i S. Sebastiao Fyr er nu N. 70° Ø. og den røde Lysvinkel er forøret fra N. 90° Ø. til N. 100° Ø. S. Sebastiao Fyr: 0° 20' 30" N. Br. 6° 42' 46" Ø. Lgd.

347. Afmærkning forandret. Santa Cruz. Teneriffa. Canariske Øer. Lys- og Klokketønden ved Molearbejderne ved Santa Cruz er ombyttet med en sort Spidsstønde, hvorfra der om Natten vises en rød Lanteme, Lystønden, der paa S. herfor, er ombyttet med et sort Rotationshvorfra der om Dagen vises et hvidt Flag og om Natten et rødt Fyr med Dr-Formørkelser. 28° 26' N. Br. 16° 14' V. Lgd.

348. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Matane. River St. Lawrence. Canada. Klokketønden paa Yderenden af Grunden ud for Mündingen af Matane River, S-Siden af St. Lawrence River, e. 1 Sm NØ. fra Matane Fyr er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med hyppige Førmarksler. Matane Fyr: 48° 51' 35" N. Br. 67° 31' 40" V. Lgd.

349. Fyr tændt. St. Omer. Chaleux Bay. Paa Yderenden af Værftet ved St. Omer er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 48° 06' 24" N. Br. 66° 11' 45" V. Lgd.

350. Fyr flyttet. Jourmain Islands. Northumberland Strait. New Brunswick Ø-Kyst. Fyret paa Ø-Enden af Jourmain Island er flyttet 38 m S. 84° V. i fra dets tidligere Plads paa 46° 09' 42" N. Br. 63° 48' 20" V. Lgd.

351. Baase forandret. Farre. Pompey Ledge. North West Harbour. Deer Island. Bay of Fundy. New Brunswick. Den 1ste April 1911 males hele Baaken paa Pompey Ledge sort, 44° 58' 47" N. Br. 66° 56' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2334. Kjøbenhavn 1910.)

352. Taagesignal flyttes. St. Paul Island. Cabot Strait. Cape Breton Island N. Fra den 1ste April 1911 gives Taagesignal med Diaphon ved Fyret paa NØ-Pynten af St. Paul Island. Diaphonen vil give To-Stød hver 1 Minut, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 51 Sek. Samtidig øber Taagesignalet med Damplojle fra SØ-Pynten af Atlantic Cove. St. Paul Island NØ-Pynt: 47° 13' 53" N. Br. 60° 08' 20" V. Lgd.

353. Klokketønde udlagt. St. Ann Point. Pohnisee. Harbour. Nova Scotia SV-Kyst. En sort Klokketønde, mærket »Pubnico«, er udlagt i et Skand 4 Kbl S. 5° V. fra St. Ann Point ved Indløbet til Pubnico Harbour. 49° 34' 55" N. Br. 65° 48' 12" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.
367. Fyr efter tændt, **Lavezi**, **Korsika S.** Lavezi hvide Blinkfy, der viser Tre-Blink hver 10 Sek. à 15 Sek., er efter tændt. Flammens Højde er nu 16 m. 41° 19' 00" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1651. Kjøbenhavn 1910.)
368. Radiotelegraf-Station flyttet, **Asinara**, **Chiesa**, **Sardinien N.-Kyst**, Radiotelegraf-Stationen paa den Asinara er flyttet til den Chiesa, der ligger paa 41° 13' N. Br. 9° 25' Ø. Lgd.
369. Fyr forandret, **Volosca**, **Istrien Ø.-Kyst**, **Østerrig-Ungarn**, I Fyret paa Bølgebyderen ved Volosca Havn er den hvide Lyvinkel borttaget. Fyret viser nu rødt, fast Lys Horisonten rundt. 45° 20' N. Br. 14° 19' Ø. Lgd.
370. Fyr efter i **Orden**, **Pelagosa**, Pelagosa Fyr brænder atter regelmæssigt. 42° 23' N. Br. 16° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2177. Kjøbenhavn 1908).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

371. Tønder ombyttet med **Lystønder**, **Portella** og **Rambler Channels**, **Pungue River**, **Portugisisk Ø.-Afrika**, Tønde Nr. 2 paa N.-Siden af Portella Channel er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønde Nr. 10 paa Ø.-Siden af Rambler Channel er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Tønde Nr. 12 paa Ø.-Siden af Rambler Channel er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Portella Channel Tønde Nr. 2: 19° 57' S. Br. 34° 56' Ø. Lgd.
372. Stedsbestemmelser, **Bartholomeu Dias**, Flagstangen ved Bartholomeu Dias Havn ligger paa 21° 10' 45" S. Br. 35° 07' 26" Ø. Lgd.
373. Rev, **Zavora (Zavalla S.)** Fra 24° 56' 18" S. Br. 34° 15' 36" Ø. Lgd., der er et Punkt paa Kysten S. for Zavora (Zavalla) Flodens Munding, strækker et Rev sig ud i Ø.-lig Retning, det er kendetegnet paa Brænding indtil 24° 55' 12" S. Br. 34° 28' 00" Ø. Lgd., men synes at strække sig længere Ø. paa.
374. Baaker opført, **Delagoa Bay S.** Paa Taue Point (Hollond Point) er opført en lille Baake 90 m over Vandet. 26° 21' 51" S. Br. 32° 55' 41" Ø. Lgd.
Mathoide Baake er 5 m høj, 105 m over Vandet, og ligger paa 26° 35' 58" S. Br. 32° 54' 01" Ø. Lgd.
Paa det højeste af **Ouro (Matulobéne)**, c. ¼ Sm fra Kysten, er opført en meget synlig, 8 m høj Baake, 120 m over Vandet. 26° 51' 22" S. Br. 32° 53' 17" Ø. Lgd.
375. Fyrtaarn og Lystønde forandret **Farve**, **Caves Point**, **Port Louis**, **Mauritius**, **Caves Point Fyrtaarn** er nu hvidt med to brede, røde, vandrette Bælter. 20° 11' 25" S. Br. 57° 24' 45" Ø. Lgd.
Lystønden paa N.-Siden af Indløbet til Port Louis er nu rød og hvid lodret stribet. 20° 08' S. Br. 57° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1537. Kjøbenhavn 1910.)
376. Fyr nedlagt, **Cape Ramas**, **Goa**, **Forindien V.-Kyst**, **Cape Ramas** hvide, faste Fyr er nedlagt. 15° 05' N. Br. 73° 54' Ø. Lgd.
377. Fyr forandret, **Double Island**, **Gulf of Martaban**, **Bay of Bengal**, Den 15de **Marts** 1911 forandres **Double Island** hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek. 15° 52' N. Br. 97° 35' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

378. Fyr forandret, **Osaka**, **Naikai (Inland Sea)**, **Japan**, Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af den N.-lige Bølgebyder ved Osaka er ombyttet med et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 15 Sek. Synsvidde: 12 Sm. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af den S.-lige Bølgebyder er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 10 Sm. Der er ingen Vagt ved Fyrene. N.-lige Fyr: 34° 38' N. Br. 135° 23' Ø. Lgd.
Karantænebestemmelser m. m.
379. Karantænebestemmelser, **Malta**. — Alqter er erklæret typhusfri. Sverrig. — Provinserne Foggia, Bari og Girgenti i Italien, det evropæiske Rusland med Undtagelse af Guvernementerne Podolien, Kiev, Jekaterinoslav, Kasan og Orenburg er erklæret kolerafri. Mandspuriet og Staden Tientsin i Kina er erklæret smittet af Pest.

afg. Sousse 18./2. — **Kronborg** afg. Grangemouth 9./2. — **Lejre** afg. Norfolk 15./2. — **Lilleborg** ank. Libau 12./2. — **Marselisborg** ank. Genua 16./2. — **Nivingston** ank. Helsingør 22./1. — **Næsborg** ank. Riga 19./2. — **Peter Mærsk** afg. Tyne 14./2. — **Randelsborg** ank. Odense 18./2. — **Rosenborg** ank. Kjøbenhavn 18./2. — **Silkeborg** ank. Königsberg 15./2. — **Skakkeborg** afg. Libau 17./2. — **Skanderborg** afg. Rouen 18./2. — **Skjoldborg** afg. Genua 17./2. — **Skodsborg** ank. Rotterdam 20./2. — **Spigerborg** afg. Hamburg 18./2. — **Stogelborg** ank. Antwerpen 4./2. — **Stjerneborg** afg. Huelva 18./2. — **Søborg** pass. Gibraltar 19./2. — **Taarnborg** ank. Grangemouth 20./2. — **Tuborg** pass. Skagen 19./2. — **Ulfsborg** afg. Huelva 14./2. — **Uraniensborg** ank. Las Palmas 19./2. — **Vordiugborg** afg. Rouen 17./2. — **Ørkild** ank. Newcastle 15./2.

Vesterhavet. **Nancy**, Th. Nielsen, afg. Rouen 18./2. til Leith. — **Nordse**n, Gram, pass. Dover 20./2. for Hamburg. — **Nexos**, Basse, afg. Rouen 18./2. til Tyne. — **Elleu**, Degn, afg. Bandholm 21./2. til Danzig. — **Hebe**, Gregersen, ank. Goole 19./2. — **Inger**, Schiff, pass. Gravesend 19./2. for London. — **Karla**, K. Nielsen, ank. Ceuta 19./2. — **Marie**, Jessen, ank. Esbjerg 21./2. — **Dagmar**, Mathiasen, ank. Neath Abbey 20./2. — **Alfa**, Lauritsen, afg. Granton 20./2. til Esbjerg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. **Alexander Shukoff**, Brandt, afg. Riga 17./2. til Rotterdam. — **Johan Siem**, Nielsen, afg. Burntisland 21./2. til Kiel. — **Pawel Andrejeff**, Tannebek, afg. Tunis 12./2. til Ghent. — **Harald Klitgaard**, Rasmussen, ank. Windau 19./2. — **Russ**, Petersen, afg. Puerto Borghi 25./1. til Riga. — **Wladimir Sawin**, Carstensen, ank. Oran 20./2. — **Excellence Pleske**, Rasmussen, ank. Tunis 18./2. — **Michail Outchoukoff**, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — **Generalkonsul Pallisen**, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — **Wladimir Reitz**, Olsen, ank. Colastine 4./2. — **Helmer Mørch**, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til Santa Elena. — **Newa**, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Liban.

Vulcan. **Vulcan**, Nielsen, afg. Hull 16./2. — **London**, Bom, ank. Windau 14./2. — **Paris**, Tholander, ank. Aarhus 11./2. — **Bryssel**, Kaas, ank. Hamburg 18./2.

Mercur. **Berlin**, Krogh, afg. Barry 11./2. — **Wien**, Boeck

Hansen, afg. Rotterdam 21./2. — **Roma**, v. Thun, afg. Rufisque 20./2.

From. **Austa**, Bagger, ank. Valencia 19./2. — **Freja**, Nielsen, afg. Ghent 19./2. — **Vera**, Thing, ank. Königsberg 13./2.

Skandia. **Schach Steenberg**, Theiland, afg. Karrebæksminde 21./2. til Leith. — **Rimfaxe**, Westergaard, ank. Windau 20./2. — **Skinfaxe**, Faber, ank. Königsberg 17./2. — **Gulfaxe**, Petersen, afg. Rotterdam 21./2. til Aarhus. — **Rødfaxe**, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 20./2.

Det østasiatiske Kompagni. **Bandon**, Thomsen, ank. Penang 21./2. — **Chumpon**, Hansen-Rann, afg. Penang 20./2. til Port Said. — **Bintang**, Caroc, afg. Genua 21./2. til Port Said. — **Pangan**, Gabe, ank. London 20./2. — **Samui**, de Fine Licht, ank. Antwerpen 20./2. — **Siam**, Knudsen, afg. Sabang 8./2. til Port Said. — **Cathay**, Kruse, pass. Suez 17./2. — **Trauquebar**, v. Deurs, afg. Sabang 19./2. til Hongkong. — **Indien**, Jensen, afg. Vladivostok 14./2. til Singapore.

Vestindisk Afdeling. **St. Jan**, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 19./2. — **St. Thomas**, Hansen, afg. Paramaribo 10./2. til St. Thomas. — **St. Croix**, Kall, afg. Portland 11./2. til St. Thomas.

Dania. **Ely**, Meinertz, ank. Sierra Leona 18./2. — **Nelly**, Clausen, ank. Tynen 14./2. — **Fanny**, Eriksen, pass. Gibraltar 17./2. for Færøerne. — **Lilly**, Nielsen, afg. Antwerpen 12./2. til Genua. — **Alexy**, Uldall, afg. Nantes 22./2. til Swansea. — **Dagny**, Sørensen, ank. Swansea 21./2. — **Mary**, Bang, ank. Hamburg 22./2.

Heimdal. **Helga**, Vaaben Hansen, ank. Kirckaldy 21./2. — **Martha**, Christensen, afg. West Hartlepool 18./2. — **Elna**, Rathje, ank. Grangemouth 17./2. — **Therese**, Pedersen, ank. North Shields 20./2. — **Simone**, Terkildsen, afg. Sfax 15./2. — **Jeanne**, Olsen, afg. Newport 18./2. — **Vera**, Larsen, ank. Monako 18./2. — **Daisy**, Lagesen, ank. Livorno 20./2. — **Anine**, Leth, afg. Bona 14./2. — **Kamma**, Løffler, afg. Newport 14./2.

Torm. **Sara**, Jensen, ank. Windau 19./2. — **Helene**, Jørgensen, ank. Rotterdam 22./2. — **Sjælland**, Svarrer, afg. Seaham 22./2. — **Agnete**, Sonnichsen, ank. Königsberg 18./2. — **Hermia**, Hansen, ank. Antwerpen 19./2. — **Alice**, Jørgensen, afg. Reval 16./2. (Fortsættes efter Danske Havne.)

Governementet Cherson og Staden Odessa i Rusland, Kobe og Osaka i Japan er erklæret pestfri.
Tunis. — Kysterne ved Røde Hav samt Syrien er erklæret kolerasmittef.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bøge; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bøges Nr. 9 England, East Coast. — River Stour, Harwich to Harkstead point.
R 98 Noordkust Java. Oostervaarwater van Soerabaja. 1: 750,000. Januar 1911. Pris f. 0,60.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Febr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab . . .	103 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Danmark	58	57 ³ / ₄	58
Norden		87	88 ¹ / ₄
København		—	—
Carl	76 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Dannebrog	83 ¹ / ₂ - ³ / ₄	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
Skjold	48	48	48 ¹ / ₄
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896	83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
Hejmdal		91	91 ¹ / ₂
Østasiatiske	149 ¹ / ₄ - 149	148 ³ / ₄	149
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		73 ¹ / ₂	74
Torm	70 - ¹ / ₂	70 ¹ / ₂	71 ¹ / ₂
Inga		—	—
Cimbria		54	57
Ve-terhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab	5 ¹ / ₂ - 6	5 ¹ / ₂	6
Forenede Bugser-Selskab		55	59
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		46	46 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% roren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % roren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % unops. Stats.		93 ³ / ₄	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
4% — — 2 Serie.		95 ¹ / ₂	96
4% — — 1. —		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. —		89 ¹ / ₄	90
4% — — 7. —		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		93	95
4% Østift. Kreditf. 9. —		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		145 ¹ / ₂	146 ¹ / ₄
Privatbank	109 - ³ / ₄	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Landmandsbank		140 ³ / ₄	141
Handelsbank	139 ¹ / ₂ - ³ / ₄	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Grundejerbank	26 - ³ / ₄	26 ¹ / ₂	27
Burm. & Wain	88 ¹ / ₄ - 88	88	88 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		74 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	260 - ³ / ₄	260 ¹ / ₄	260 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	183 - ¹ / ₂	183 ¹ / ₄	183 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 22. Febr. 1911

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.28	18.20
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	75.95	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Febr. 1911.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols.	92.40
3 ⁹ / ₁₀ % — — — — — Boden Kredit	90.70
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	102.25
4% — — — — — 1890	95.30

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

„Forenede Dampsk.“ 156,000 „Danmark“ 44,000 „Norden“ 22,000 „Carl“ 8,000 „Dannebrog“ 24,000 „Skjold“ 58,000 „Hejmdal“ 6,000 „Dansk-russisk“ 34,000 „Østasiatisk“ 302,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden p. a Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>i Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tonde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kultyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 60 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Hav en 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnkibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods- ses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer; Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Loss- og Lade-apparater, Havnekran til Loft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Størny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørget af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørget af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabinners Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværks-højden 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibaafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfriled. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen's Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Ishrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodsakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodsakster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Botnia. Gudrun, Sørensen, pass. Kanalen 16./2. for Antwerpen. — Ragnhild, Schultz, afg. Reval 18./2. — Valborg, Hansen, ank. Stettin 18./2. — Gunhild, Hansen, afg. Antwerpen 16./2.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Windau 14./2. — Holland, Poulsen, ank. Windau 15./2. — Rusland, Bennetsen, afg. Stettin 17./2. — England, Andersen, afg. Methil 22./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./2. — Belgien, Nielsen, ank. Newcastle 20./2. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 17./2.

Ærs. Emanuel, Svane, ank. Santander 18./2. — Erin-dring, Nielsen, ank. Neufahrwasser 21./2.

Treport 16./2. — Norden, Andreasen, ank. Kragerø 17./2. — Valdemar, Andreasen, ank. Colchester 17./2. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 18./2. — Fulvia, Petersen, ank. Ghent 18./2. — Apollo, Nielsen, ank. Bogense 20./2. — Martin Nisson, Petersen, ank. Harbourg 18./2. — Vera, Jensen, ank. Fanøfjæld 18./2. — Primula, Carlsen, ank. Rouen 19./2. — Jens, Jørgensen, ank. Nakskov 20./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Sønderborg 20./2. — Noah, Jørgensen, ank. Pentewan 21./2. — Rossing, Larsen, ank. Wismar 21./2. — London, Andersen, ank. Göteborg 21./2. — Jason, Hansen, ank. Rouen 21./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 21./2.

Ærs. Adele, Kock, ank. Kolberg 19./2. — Smart, Christensen, ank. Edinburgh 19./2. — Valkyrien, Weber, pass. Dover 17./2. — Hamlet, Rasmussen, ank. Setubal 20./2. — Ofelia, Clausen, ank. Slipshavn 20./2. p. R. t. Stettin.

Sejlskibe.

Svendborg. Immanuel, Jensen, ank. Sølvborg 16./2. — Aktiv, Mouritzen, ank. Leith 16./2. — Nanna, Madsen, ank. Sunderland 13./2. — Roma, Hansen, ank. Boston 15./2. — Freir, Brandt, ank. Fowey 16./2. — Helge, Carlsen, ank. Malmø 16./2. — Meta, Møller, ank. Frederikshavn 16./2. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Rudkjøbing 16./2. — H. C. Jensen, Larsen, ank.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Februar 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Søfolks Ulykkesforsikring. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Vatersøen. Kontorpersonalet og Baadene førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME)

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr. Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl & Co. Kjøbenhavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	— 25 —
De øvrige Sider	— 20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 28. Februar 1911.

18. Aarg.



☞ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegnere Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gøbr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skibsfører.

En rask ung Navigator, 31 Aar, søger Plads som Fører af et mindre Dampskib i indenrigs Fart. Vedkommende taler Tysk og Engelsk og prima anbefalinger haves. Billet, mrkt.: „Skibsfører“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor i Løbet af 8 Dage.

Skib til Salg.

3mst. Skonnert „Helge“ af Troense, der maaler 144,87 Netto Reg.-Tons, laster 245 Tons dw., 85 Standard Træ, har Klasse 3/3. 1. 1. i „Bureau Veritas“, er 17^{1/2} Aar gammel, har faaet nyt Dæk i 1908, er til Salg ved Henvendelse til Skibbygger Z. T. Jacobsen i Troense.

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er 3mst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Stdr, Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Førerer H. St. Christensen, Søby, Ærø, eller M. R. Christensen, Ommel, hvor Skibet er beliggende.



I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Skib til Salg.

Galease „Bien“ af Thisted, 14^{12/100} Netto Reg.-Tons, 19,68 Brutto Reg.-Tons, laster 42 Ts. dw., 2500 Kubikfod Trælast, god Sejler og godt udhalet, er meget billig til Salg, naar Handelen kan ske hurtigst muligt, ved Henvendelse til

Skipper Chr. Josephsen,
Krik pr. Vestervig.

Skib til Salg.

Motorskonert „Rudolf“ af Marstal, der maaler 38^{23/100} Netto Reg.-Tons, 60^{83/100} Brutto Reg.-Tons, laster 105 Tons dw., Klasse 3. 3. 1. 1. for 16 Aar, godt udhalet, er til Salg, naar Handel kan ske snart. Nærmere ved Henvendelse til Ejeren

C. R. A. Christensen,
Niels Juelsgade 10, Marstal.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. „Bjorchjensen“.

Telefon 7262.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

DET NORSKE VERITAS'S REGLER

for bygning og klassifikation af staalskibe er fuldstændig om-
arbejdet, og den nye udgave for 1911 er nu udkommet. Pris
kr. 5.00.

Reglerne for bygning og klassifikation af træskibe udgives
nu i særskilt bind. Pris kr. 2.00.

Bøgerne kan erholdes ved henvendelse til: **Herrer Jansen & Co., Amaliegade, Kjøbenhavn.**



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clæifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavn, den 28. Februar 1911.

Uddrag af Lloyd's Register's Statistik for Aaret 1910. Den engelske (Storbritanniens og Irlands) Handelsflaade er i Aaret 1910 bleven forøget med 1,016,819 Tons (Brutto) Skibe, deraf 995,342 Tons Dampskibe og 21,477 Tons Sejlskibe.

Samtidig er Tonnagen formindsket med 957,650 Tons, deraf 734,910 Tons Dampskibe og 222,740 Tons Sejlskibe.

Den engelske Handelsflaades Nettoforøgelse i Aaret 1910 har saaledes været 59,169 Tons.

1 Aaret 1906 var Nettoforøgelsen	783,556	Tons.
- — 1907 - —	617,870	—
- — 1908 - —	143,768	—
- — 1909 - —	151,210	—
- — 1910 - —	59,169	—

Dampskibs Tonnagens Nettoforøgelse var 260,432 Tons. Sejlskibs Tonnagens Nettoformindskelse var 201,263 Tons.

42 pCt. af Afgangen fra Dampskibs- og 26 pCt. af Afgangen fra Sejlskibs Tonnagen skyldes Strandinger, Op-hugning etc.

49 pCt. af Afgangen fra Dampskibs- og 71 pCt. af Afgangen fra Sejlskibs Tonnagen skyldes Salg til Udlandet.

Til Norge solgtes	131,855	Tons.
- Italien —	78,109	—
- Tyskland —	67,165	—
- Grækenland -	45,081	—
- Frankrig —	35,749	—
- Spanien —	33,759	—

Af Tonnagen solgt til Udlandet var:

19 pCt. bygget før 1885.	
33½ - — - 1890.	
73½ - — - 1895.	
85½ - — - 1900.	
95 - — - 1905.	

Lovforslaget om Ændringer i Statsbanernes Takster er efter 1ste Behandling i Folketinget, der har strakt sig over flere Møder, i Tingets Møde den 22. ds. blevet henvist til et Udvalg paa femten Mand, bestaaende af: P. Th. Nielsen, S. Sørensen, R. Andersen, Jensen-Højby, Bjerre, Nørgaard, Stensballe, Birch, Bang, Mortensen, Wilmann, I. Andersen, Poul Christensen, Ferd. Nielsen og Wulff.

Lovforslaget om Eksaminer for Skibsmaskinister var den 24. ds. til 1ste Behandling i Folketinget. Søfartsministeren anbefalede Lovforslaget til Vedtagelse i den fra Landstinget foreliggende Affattelse. Efter nogen Diskussion gik Lovforslaget til 2den Behandling og henvistes til et Udvalg paa elleve Medlemmer.

Passeret Skib. Dampskibet »Ophir« af Kristiania, der ankom til Naksovp den 25. ds., melder: Den 22. ds., 60 Sm. Ø. I. N. for Seaham Harbour, passeredes dansk Skonnert N. S. M. J. (»Frits Emil« af Thurø), som ønskedes rapporteret. Alt vel om Bord.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 25. Februar.

Tyske Farvande.

Pillau. Reviret: Isfrit. Søkanalen: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Svenske Farvande.

Örskär. Søen: Løs Sjøp- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Grepen: Lukket.

Sandhamn. Til Stockholm: Isrende.

Strömstad. Idefjorden: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, telegraferer Søndag Middag til sin herværende Repræsentant: Let Frost. Domesness melder: Vinden ØNØ. Drivisen atter i Sigte. Passagen her foreløbig fri.

Fyret paa Sælhundeholm. Storm og Højvande har slukket og beskadiget Fyret paa Sælhundeholm, der belyser Søndre Dyb af Thyborøn Kanal, saaledes at det foreløbig ikke kan brænde.

Hals Fyrskibe er atter paa Plads.

„Dansk Sejlskibsrederiforening“s

Fyns Kreds

holdt i Lørdags aarlig Generalforsamling paa Hotel »Svendborg« i Svendborg.

Formanden, Mægler H. A. Hansen, Thurø, bød velkommen, særlig til de mødte fra udenbys Kredse og til Kontorchef Krogh fra Søfartsministeriet.

Taleren gav derpaa en kort Oversigt over

Aarets Virksomhed.

Kredsen har foretaget Valg af Delegerede til Hovedforeningen og til Ulykkesforsikringsforeningen. Man har ført Forhandlinger om Ansættelse af Konsuler i vestfranske Havne, hvortil Initiativet er udgaaet fra denne Kreds, og som Resultat deraf er der nu ansat en dansk Vicekonsul for disse Havne.

Man har forhandlet de ved Generalforsamlingen i Kolding fremsatte Spørgsmaal om dansk Lovgivningsstrænge Betingelser angaaende Redningsmidler og Sidelys.

Endvidere haaber vi at faa et Lovforslag om Lodsning under Bugsering frem for Rigsdagen, idet de nuværende Bestemmelser herom betydeligt indskrænker Lovgivningens almindelige Bestemmelser om Lodsfrihed. Desværre sorterer disse Forhold fremdeles under Marineministeriet i Stedet for under Ministeriet for Handel og Søfart, hvor de naturligt hørte hjemme.

Til Dirigent valgtes Mægler A. Hansen, Svendborg, som fremlagde

Aarets Reguskab.

Kontingent til Hovedforeningen var Kr. 1,986.06, Kontingent til den lokale Forening Kr. 1,072.40, Udgiften har været Kr. 270.88, og Kassebeholdningen er Kr. 801.52.

Af Skibe er indmeldt i Fyns Kreds 154 med en Tonnage af 22,870 Tons. Desuden er der 9 passive Medlemmer og Svendborg Søassurance som Æresmedlem.

Skibene fordeler sig saaledes:

Antal	Tons	Hjemsted
28	4,415	Svendborg
18	2,835	Troense
92	13,571	Thurø
11	1,351	Lohals og Rudkjøbing
2	298	Odense
3	400	Faaborg

Valg.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Skibsreder I. Nielsen, Troense. Til Revisorer genvalgte Skibbygmester N. P. Petersen, Thurø, og Købmand A. C. Hansen, Svendborg.

Lastelinien.

F o r m a n d e n: Et er Lov at give, et andet Lov at forstaa. Den Maade, hvorpaa Toldvæsnet hidtil har udført Lovens Bestemmelser om Lastelinie, synes at bekræfte denne Regel. Det er indlysende, at naar Lastelinien sættes efter Saltholdigheden i den engelske Kanal, bliver det til Tab for os, der kun kan laste ned til en Linie efter Vandets halve Saltholdighed. Vi maa jo nemlig ikke laste dybere end efter den Linie, der er sat af de engelske Autoriteter, altsaa efter større Saltholdighed. Da en Skipper en Gang i Nakskov gjorde Indsigelse og paastod, at han vilde laste procentvis saa meget dybere ned, som Vandet var saltfattere her end i Kanalen, endte det med, at man fik en Balje Vand op paa Raadhuset for at maale Saltholdigheden, og Skipperen fik lildets Medhold. — Vi skulde gerne gennem Lovgivningen have udvirket faste Forhold paa dette Omraade.

Sekretær Minor Rasmussen: Det er klart, at man ikke kan laste nøjagtig efter Skibets Bæreevne, naar man ikke kender Vandets Vægtfylde. Ministeriet har da ogsaa haft Opmærksomheden henvendt paa Forholdet og lovet, at der vil blive foretaget Undersøgelser i vore forskellige Farvande. Der maa ogsaa tages Hensyn til Strømforholdene, idet Vandet ikke er lige saltholdigt, enten det kommer den ene eller den anden Vej fra.

Fhv. Havnefoged Møller: Det vilde være af stor Interesse at vide, hvorledes man forholder sig hermed i England, hvorfra vi har Mærket.

Kapt. Andreasen, Svendborg, nævner et andet Forhold af Betydning for Fastsættelse af Lastelinien, nemlig hvor meget Vand, der er under Kølen.

F o r m a n d e n: Laster vi ikke saa dybt, vi maa her, og kommer frem med større Fribord end nødvendigt i de fremmede Havne, er det selvfølgelig Tab for os. Det er godt nok, om Saltholdigheden bliver undersøgt forskellige Steder, men saa vil der jo ogsaa kræves forskellige Maal.

Kontorchef Krogh takker først for Indbydelsen til Mødet og oplyser, at de omtalte Beregninger om Saltholdigheden i danske Havne vistnok er udført og snart vil være tilgængelige. De er foretaget paa Grundlag af mange Aars Undersøgelser og Maalinger de paagældende Steder.

Skibsreder N. P. Petersen, Thurø: En officielt fastsat Norm for alle danske Havne vil ikke være fyldestgørende, idet Saltholdigheden er meget varierende. Det gælder at faa Saltholdigheden fastslaaet i Øjeblikket paa Stedet, hvor Skibet laster. Lastelinien bør kunne beregnes variabel efter Tallene 1,03 og 1,0, hvilket sidste Tal betegner Ferskvandets Vægtfylde ved 4 Gr. C. Faar vi ikke her en vis Dispensationsret, bliver Beregningen ikke retfærdig.

Skibbygmester Ph. Jørgensen, Thurø, slutter sig fuldt ud til den sidste Taler. Det er netop det, vi ønsker, og kan vi faa det gennemført, er der Grund til Tilfredshed paa dette Omraade.

Havnefoged Møller: Men vil Autoriteterne i fremmede Havne nøjes med en Notering i Journalen om Saltholdigheden som Grundlag for Lastelinien?

N. P. Petersen: Ja, dette Spørgsmaal er paa Forhaand løst, idet Englænderne anerkender de danske Skibes Ansættelse af Lastelinie.

F o r m a n d e n takker for de modtagne Oplysninger og fremsætter følgende

Resolution:

Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om gen-

nem Organisationen at henlede Ministeriet for Handel og Søfarts Opmærksomhed paa det uheldige i Mangelen af en Skala, hvorefter Skibe kan nedlastes i danske Havne med en mindre Saltholdighed end den, hvorefter Saltvandslastelinien er beregnet, hvad der dels medfører Tab og dels Uoverensstemmelser med Tilsynet, samt det ønskelige i, at en saadan Skala udarbejdes og tilstilles Tilsynet til Efterretning.

Dirigenten bemærker, at dette vil betyde et godt Fremskridt, selv om det ikke bliver det Ideal, N. P. Petersen fremstillede.

Havnefoged Møller finder, at da der lod til at være saa stor Stemning for N. P. Petersens Forslag, bør dette lægges til Grund for en saadan Udtalelse.

N. P. Petersen motiverer atter sit Forslag om den procentvise Nedgang eller Opgang for Lastelinien i Forhold til Saltholdigheden det paagældende Sted.

Kapt. Rasmus Nielsen, Thurø: En saadan Skala vil svare til den engelske Almanak, hvori er anført Saltholdigheden ved hvert Højvande eller Lavvande.

Efter yderligere Bemærkninger overlodes det Bestyrelsen at foretage det videre fornødne i Sagen.

Karantænen i franske Havne.

F o r m a n d e n forelægger en Anmodning fra Svendborg Tolddistrikts Skibsreder- og Skibsførerforening til Kredsstyrelsen om at søge de gældende Karantænebestemmelser for Skibe fra Rusland og Finland til Frankrig ændret.

Man ønsker at faa en Ordning, hvorefter Eftersynet kan ske ved Ankomst til Lossestedet, som ved danske Havne, eventuelt at Skibene kan nøjes med at anløbe Kjøbenhavn for Eftersyn. De over hundreedaarige franske Bestemmelser i den Henseende er meget forældede, men er vel vanskelige at faa forandret.

Dirigenten bemærker, at Eftersynet i danske Havne er gratis.

F o r m a n d e n: I Frankrig koster det 75 Frcs.

Christiansen: Det værste er, at man skal anløbe særlige Havne for Eftersynet.

Havnefoged Møller: I disse Pesttider faar man vel vanskeligt Frankrig til at rokke ved sine Karantænebestemmelser.

F o r m a n d e n: Vi er i alt Fald enige om, at disse Bestemmelser er meget uheldige for Skibsfarten.

Sagen overlodes dermed til Bestyrelsens videre Foranstaltning.

Kapt. Rasmus Nielsen, Thurø: Vilde det ikke vært heldigt, om Bestyrelsen samtidig havde Øje med de ny Karantænebestemmelser, der dukker op for Danmark?

Henstilles til Bestyrelsen.

Et overflødig Gebyr.

F o r m a n d e n: Den samme Forening har henstillet til os, at komme bort fra det 20 Frcs. Gebyr for Eftersyn i franske Havne af Skibenes Redningsmidler.

Sekretær Minor Rasmussen: Ærøkredden har længe haft dette Spørgsmaal under Overvejelse. Der er jo ikke megen Mening i, at vi skal af med et saadant Gebyr i franske Havne, naar vi intet tager af fremmede Skibe. Det er maaske tvivlsomt, om der kan faas Resultat af Arbejdet, da vi jo ikke fører saadant Tilsyn med fremmede Skibe, medens Frankrig gør det. Men Sagen er altsaa under Overvejelse.

F o r m a n d e n: Saa er der vel ingen Anledning for os til at arbejde ved det.

Det vedtoges at stille dette Spørgsmaal i Bero fra Foreningens Side, da Ærøkredden har begyndt Arbejdet med det.

Om Lodsning under Bugsering

udtaler Kontorchef Krogh: Der har, som tidligere nævnt, af Marineministeriet været nedsat en lille Kommission herom, og den har udarbejdet et Forslag, til hvis

Principer Søfartsministeriet i det hele og store har kunnet slutte sig.

Lodstvangen ved Korsør, der dog navnlig interesserer de smaa Skibe, er ogsaa stadig Genstand for Søfartsministeriets Opmærksomhed.

Det maa imidlertid erindres, at det er Marineministeriet, der træffer den endelige Afgørelse i alle Lods-spørgsmaal.

Med Hensyn paa

Tilsynet med Sejlskibe

udtaler Kontorchefen, at den nylig vedtagne Tillægslov til Lov om Dampskibstilsynet indirekte har en vis Interesse for Sejlskibene.

Mellem Dampskibs- og Sejlskibstilsynet er der den Forskel, at medens Sejlskibe paa over 80 Tons skal have Syn hvert Aar, skal en Fragtdamper i Henhold til den ny Lov kun have fuldstændigt Syn hvert andet Aar, men dette Forhold vil Ministeriet se at faa udlignet ved første Lejlighed, saaledes at Sejlskibene opnaar den samme Lempelse.

For Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft, hvilken Gruppe efter den gældende Lov falder ind under Dampskibstilsynet, har Ministeriet ved den nævnte Tillægslov faaet Hjemmel til at fastsætte særlige Regler.

Forholdene overvejes for Tiden i et Udvalg, og der er al Udsigt til, at der for saadanne Sejlskibe vil blive givet Regler, der — bortset fra de særlige Krav, som nødvendigvis maa blive en Følge af Skibets Maskinkraft — i det væsentlige er sammenfaldende med Reglerne for almindelige Sejlskibe.

Angaaende Bestemmelsen om, at Synet af Sejlskibe skulde være foregaaet inden 1. Jan. 1911, er enkelte Redere vist gaaet ud fra, at det var tidligt nok at faa Syn, inden Skibene gik i Fart nu hen paa Foraaret. Det vil i saa Fald blive en Skuffelse, idet Loven her vil blive overholdt, i alt Fald for Skibe, som har kunnet faa Syn. Har de uden Nødvendighed overskredet Fristen, vil de i det mindste komme til at betale den i Lovens § 25 fastsatte dobbelte Takst for Synet. Den nævnte Lovregel maa dog ikke forveksles med Tilsynslovens egentlige Straffebestemmelser. Hensigten med den er nærmest, at den, der overtræder Lovens Forskrifter, om hvornaar Syn skal afholdes, i hvert Fald ikke derved skal opnaa nogen Besparelse.

Formanden takker Kontorchefen for disse Meddelelser.

Andre Spørgsmaal.

Kaptajn Jul. Larsen, Svendborg, spørger, hvorledes man skal stille sig til den voksende Styrmandstrang.

Dirigenten mener ikke, der er anden Udvej, end enhver især maa se at hjælpe sig, som han kan bedst.

Sekretær Minor Rasmussen omtaler de Sager, Fællesrepræsentationen har haft under Overvejelse det sidste Aar.

Dirigenten takker for disse Oplysninger.

Formanden giver sluttelig den Oplysning vedrørende det førnævnte Spørgsmaal om Lodsning under Bugsering, at det var Udvalgets Mening at indføre en Bestemmelse om, at Skibe paa under 225 Brutto-Tons skal være fri for at benytte Lods under Bugsering.

Dirigenten slutter Generalforsamlingen med et Leve for Kontorchef Krogh.

Havnefoged Møller motiverer et Leve for Dirigenten.

V. O.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Danmark i den forløbne Uge været mat paa Kornlaster for Sejlere, medens der tilbydes flere Cementlaster til Østersøhavne. Tyskland tilbyder derimod nogle flere Havrelaster til England og Hvedelaster til franske Havne, hvoraf enkelte er sluttet til lidt højere Fragt end sidste Aar ved samme Tid, men Rederne stiller højere Fordring for de mindre Sejlere, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning. Vestsverig er mat paa prompte Laster, medens Østnorge har oplaget nogle Skibe for Tra- og Is til et lille Fragttillæg for enkelte presserende Afskibninger, og der noteres fremdeles flere Islaster, men til saa lave Rater, at de ikke finder Reflektanter i forsejlende Skibe. Bottenhav og Finskebugt har atter flere Laster, saavel pr. f. o. w. som senere Afskibning og enkelte sluttet til Frankrig, medens det er vanskeligt at gøre Forretning paa England, hvor Befragternes Tilbud er lavere end Fordringerne. Returfragter Vest fra kan lige dække Behovet af Kul til 6 à 6½ £ pr. Keel Kul; Foderstof- og Claylaster er noget mattere og færre, medens Ekspeditionen er god.

For de mindre Skibes Vedkommende er der i sidste Uge sluttet ret livligt fra Nordtyskland, særlig fra Stralsund, Colberg og Danzig. Fra Königsberg er det ret flovt, og det har ikke været muligt at faa et højere Bud end 5 Mk. pr. f. o. w.: Danzig slutter stadig til 6 Mk. med Adresse og 5¾ Mk. uden Adresse for Rug, og Colberg for Havre til 5½ Mk. Med Afsejling i Februar opnaaedes 6 Mk. fra Colberg. Stettin ser pr. Marts meget lovende ud og noterer for Havre 7 à 7½ Mk., derimod er Rostock stadig mere tilbageholdt og noterer ikke over 4½ Mk., ligeledes for Havre. Lübeck faar i Løbet af Marts ikke saa faa Kainitlaster til Danmark og Sverig, og noterer foreløbig 3½ à 3¾ Mk., men er Kahnerne først kommet ned, og der ikke er for megen Tonnage for Haanden, er en Stigning i Fragterne ikke udelukket. De slesvigske Pladser udbyder derimod kun rent ubetydeligt.

Sverig har fra de sydligere Pladser nærmest kun Stenlaster til Stettin 3¼ Mk., Königsberg 3½ à 3¾ Mk., Kiel 4 Mk. og noterer af Trælaster Kalmar/Limfjorden 11 Øre, Hertugdømmerne 9 Øre, Lübeck 14 Mk. Fra Sundhavne er der stadig Gødningslaster i Markedet til Danmark, ogsaa til Sydsverig. Norge har næsten kun nogle Islaster fremme, og med Hensyn til Danmark har det fra Provinserne været mindre livligt, og kun ganske faa Afslutninger har fundet Sted. Kjøbenhavn, hvor der saa godt som ingen fragsøgende Skibe er, faar fra Damper, der ventes i Løbet af denne Uge, nogle Hvedeomladninger til Provinserne og Sverig. Der sluttedes atter for Byg til Hertugdømmerne 5 Mk.

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 afholdt sin aarlige Generalforsamling i „Prins Wilhelms Palæ“ Torsdag den 23. Februar.

Formanden, Kaptajn H. V. Bang, bød Forsamlingen Velkommen, hvorefter Overretssagfører Steinthal overtog Hvervet som Dirigent.

Formanden gav derpaa Beretning om Foreningens Virksomhed i Aaret 1910. Blandt de vigtigste Opgaver, Foreningen havde arbejdet for, fremhævede han Sølovens Revision. Som en god Ting anførte han, at der allerede nu foreligger et norsk Udkast til en Lov, og Bestyrelsen har nedsat et Udvalg, som har gennemgaaet alle de Paragrafer, der har Betydning for danske Forhold. En Revision af Søloven fandt han nødvendig alene af den Grund, at en Skibsfører er langt vanskeligere stillet nu end tidligere. Spørger man en Skibsfører om hans Syn paa denne Sag, vil han maaske svare, at

Løven, vi har, er god nok, blot den blev overholdt, men, fremhævede Formanden, en god Lov bidrager til, at der altid kan være et godt Forhold om Bord i Skibet, den er en Udjævning af alle Uoverensstemmelser, uden at der gives Afkald paa god Orden i Skibet eller paa den fornødne Myndighed.

Til Fremme af Samarbejdet mellem de tre nordiske Lande og Finland, afholdtes Kongressen i Stockholm, hvor der vedtoges Statutter, som gør Kongressen permanent saaledes, at et stadigt Samarbejde fremdeles finder Sted ved Delegerede, der vælges for hvert Land. Det bidrager ogsaa til, at man kommer ud over de snævre lokale Synspunkter.

Det uheldige Kaptalindskud, som mange Rederier kræver af Skibsførerne, har ogsaa været under Forhandling. Ogsaa i Udlandet lider man derunder. Skibsførerne lider store Tab paa denne Vis; danske Skibsførere har endog i et enkelt Aar tilsammen mistet 100,000 Kr. derved.

I »Fællesrådet for Danmarks nautiske Foreninger« har nu syv lokale Foreninger sluttet sig sammen. Det er ret vanskeligt at skabe Samarbejde mellem Lokalforeningerne her i Landet, og navnlig er der et Skel mellem Kjøbenhavn og Provinserne, som vi maa se at komme bort fra.

Angaaende det vigtige Spørgsmaal om fraværende Søfolks Adgang til at afgive Stemme ved Folketingsvalg og Valgmandsvalg til Landstinget, har der været afholdt Møde, hvor Indenrigsministeren var til Stede. Sagen er nu fremmet saa vidt, at Regeringen selv har fremsat et Lovforslag, og Udtalelserne i Rigsdagen lover, at man dér gør, hvad man kan.

Hvad Foreningens Medlemsblad angaar, har der ikke derigenem fundet en Tankeudveksling Sted, som der gerne skulde og burde. Men Udsendelsen af Bladet er den eneste Vej, man kan gaa for at faa de fraværende Medlemmer og andre Søfolk i Tale, og desuden vil Bestyrelsen altid være udsat for at se ensidigt paa Forholdene, naar den ikke er i stadig Kontakt med Medlemmerne.

Angaaende den gennemførte Kontingentforhøjelse udtalte Formanden, at den er en gensidig Støtte, da Foreningen kan udrette mere, jo mere velhavende den er, og det er en af de fineste Opgaver her i Livet, at de, der har noget, støtter dem, der intet har. Der er jo mange Skibsførere, der sidder haardt nok i det, men jeg har set flere, som dog har givet, hvad de formaadede til det fælles Tarv, og hvis Offer var den fattige Enkes Skærv. Det gør virkelig godt at se saadant; man faar intet, naar man ikke offer noget.

Sluttelig meddelte Formanden, at Foreningen havde modtaget et Par ny, betydelige Legater. Han udtalte Foreningens Tak til Giverne, deriblandt Direktør Carl Will. Forsamlingen viste sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Kassereren, Kaptajn Emil Gade, gennemgik de reviderede Regnskaber. Selve Foreningens Regnskab balancerede med Kr. 18,515, Kontingentet for Kjøbenhavns Vedkommende beløb sig til Kr. 9,276, for Sønderho til Kr. 114 og for Marstal til Kr. 216. — Af Udgifterne skal vi nævne Formandens Honorar: Kr. 1,500, Gager c. Kr. 2,600 og Foreningens Blad Kr. 1,525. Foreningens ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 14,547.49.

Enke- og Hjelpekassens Regnskab balancerede med Kr. 10,467.63. Kontingent fra Kjøbenhavn udgjorde Kr. 1,420, fra Sønderho Kr. 80 og fra Marstal Kr. 130, medens Æresmedlemmernes Bidrag udgjorde Kr. 2,098. I Understøttelser er der ydet Enker i Kjøbenhavn Kr. 5,250, i Sønderho Kr. 600, i Marstal Kr. 1,140 og i de andre Provinser Kr. 1,580. Enke- og Hjelpekassen ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 153,401.75.

Sygekassens Regnskab balancerede med Kr. 6,959, i Sygehjælp og Understøttelser var der ydet Medlemmer Kr. 774, og Sygekassen ejer Kr. 14,172.66.

Desuden affaldes Regnskab for en Række Legater, der tilsammen ejer over Kr. 45,000, medens i øvrigt en Række andre Legater er henlagt under Foreningens Administration.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Formanden anbefalede derefter forskellige mindre Ændringsforslag i Lovene, der hovedsagelig havde til Hensigt at komme Enkekassen til Hjælp, saaledes at den kunde blive, hvad den skal være: baade en Pensions- og en Understøttelseskasse. Da der for Øjeblikket er 141 Enker og kun c. 200 Medlemmer, og Kontingentet er meget lille, er den i Øjeblikket kun en Pensionskasse, og Pensionen er endda kun ringe. Men mange af de Gaver, Enkekassen modtager, ydes under den Forudsætning, at de skal komme trængende Enker til Gode, medens Pensionerne ogsaa skal ydes til velhavende Enker, da de jo har samme Ret til Pensionen som de mindre velhavende.

Efter en længere Forhandling vedtoges samtlige disse Ændringsforslag med enkelte Forandringer enstemmigt. Et Forslag, hvorefter ikke-farende Medlemmer, der havde været i Foreningen i 30 Aar, kun skulde betale halvt Kontingent, vedtoges ikke.

Formanden takkede, og udtalte Haabet om, at Enkekassen i Fremtiden vilde blive sat i Stand til at yde Understøttelser til de trængende Enker.

Sluttelig genvalgtes til Bestyrelsen af farende Medlemmer: Kaptajnerne M. Schultz og A. G. Starck samt nyvalgte Kaptajn Holst (»Hellig Olav«), og af ikke-farende Medlemmer genvalgtes Kaptajnerne W. Schultz, A. J. W. Moyell og Michelsen, medens Kaptajn A. N. Petersen fra farende gik over til ikke-farende Medlem i Stedet for Kaptajn C. Wibroe, som efter sin mangeaarige Virksomhed havde ønsket at trække sig tilbage, idet han udtalte, at det var bedst for Foreningen, at yngre Kræfter trængte ind i Bestyrelsen.

Paa Foreningens Vegne takkede Formanden Kaptajn Wibroe for hans store Arbejde gennem de mange Aar.

Formanden hævdede derpaa Generalforsamlingen, som sluttedes med en Tak fra Forsamlingen til Formanden og Dirigenten.

Fra Sø og Land.

Omkommen Sømand. Middelfart, 23. Februar. (Ritz. Bur.) Sømand Alfred Bastholm af Middelfart, der i Oktober Maaned f. A. blev forhyret med den engelske Dampjer »Mount«, er i Følge et hertil fra Rederiet indløbet Telegram omkommen ved et Sammenstød, som »Mount« har haft med en anden Dampjer i den engelske Kanal.

Bastholm var gift og efterlader sig syv ukonfirmerede Børn. Det fremgaar af Telegrammet, at ved Sammenstødet er begge Dampjeres Besætning forulykket paa tre Mand nær.

Faldet over Bord. Nykjøbing S., 23. Februar. (Ritz. Bur.) 3/m. Sk. »Niels« af Marstal, der er indkommet i Nykjøbing S. Havn, har anmeldt, at Matros H. C. Andersen under Skibets Rejse er faldet over Bord ved St. Heliers Jersey og druknet.

Panik om Bord. Da et Dampskib paa Tur fra Skogsvaag til Bergen fornylig skulde manøvrere fra Kajen i Bratholmen, kom det — for at kunne gaa klar af en Del Fartøjer, som laa for Anker i Sundet — saa nær Land, at Strømmen satte Agterskibet op paa Stranden. Da Skibet havde fuld Fart, blev baade Skruen og Roret fuldstændig ødelagt, og Skibet begyndte at drive ned mod et Skær i Sundet. Der opstod nu den vildeste Panik blandt Passagererne, da de troede, Skibet vilde blive knust mod Skæret, og da den første Baad fra Land kom ud til Skibet, blev den saa overfyldt af Mennesker, at den fyldtes og kæntrøde. En Del af Passagererne hoppede lige i Søen, — saa forvirret var de af Skræk. Der kom imidlertid flere Baade til, og alle blev reddet, men de, som havde været længst i Vandet, var da stærkt medtaget af det kolde Bad og Skrækken.

Før Skibet naaede Skæret, kom imidlertid et andet Dampskib til Assistance og slæbte senere Havaristen i Havn.

(Norg. Sjøst.)

Lynet. Den belgiske Naturforsker W. Prinz har ved Hjælp af egne og Andres Fotografier foretaget grundige Studier over Lyn og deres Udseende. Hans Resultater kan kort gengives saaledes, at Lynet er en lysende, bølgeformet, spiralformet eller uregelmæssig Straale med talrige Forgreninger. Disse sidste er der hyppigt kun faa af, ofte mangler de ganske, saa at Lynet fremtræder som en enkelt Linie, hvilket særlig synes at være Tilfældet ved horizontale Udladninger. Kun sjældent er de voldsomme, nedslaaende Lyn enkelte og ufgrenede.

Lynet kan være øjeblikkeligt i Ordets almindelige Betydning, men hyppigt er det sammensat af en Række Øjeblik-Udladninger, som følger efter hinanden med Tidsmellemrum, som kan maales. Tallet paa disse Momentlyn er sjældent over 6 à 7; de bevæger sig samme Vej, og da der er c. $\frac{1}{10}$ Sekund mellem hvert, varer det samlede Lyn over $\frac{1}{2}$ Sek. Det første af Glimtene er det stærkeste.

Sommetider ses samtidigt eller hurtigt paa hinanden flere Lyn fra samme Sted i Skyerne. Disse antages at forholde sig som de ovennævnte, sammensatte Lyn, blot at deres Dele bevæger sig i forskellige Retninger.

Med Hensyn til lodrette Lyn viser Billederne utvivlsomt, at disse altid er Nedslag, aldrig, hvad man ofte har troet at iagttage, Opslag fra Jorden. Heller ikke, hvad man har troet at se op- og nedsvingende Lyn, kendes paa Fotografierne.

Professor Prinz' Billeder viser Lyn af Længder indtil tolv Kilometer; men Andre mener, at de kan være indtil fire Gange saa lange.

(Berl. Tid.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Sk. »Enok« af Rudkjøbing, der maaler 34 Netto Reg.-Tons og er bygget i Svendborg 1900, Klasse 3. 3. 1. 1. i fr. Veritas til 1916, er solgt til Skibsreder L. Andersen, Hesnes pr. Stubbekjøbing.

Sk. »Marie« af Kiel, der maaler 35 Netto Reg.-Tons, bygget i Barth 1894, er solgt til Kaptajn J. Woilemann, Taars pr. Nakskov.

Galease »Anna« af Kiel, der maaler 39 Reg.-Tons, bygget i Barth 1897, Klasse A. 1. i Germ. Ll. til 1912, er solgt til Kaptajn K. Masorsky i Kiel.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs
førere fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
Kolonial- og Skibsprovieringsforretning
Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Pillau 26./2. hertil. — Alexandra Nielsen, afg. Galipoli 22./2. til Algier. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 26./2. til Denia. — Auglo Dane, Wienecke, ank. hertil 26./2. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 24./2. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 25./2. til Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 26./2. for Aarhus. — Aurora, Fischer, ank. hertil 26./2. — Baron Stjerublad, Therkildsen, ank. Antwerpen 25./2. — Beira Lunge, ank. Dunston 26./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 20./2. til Algier. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 25./2. for London. — Dagmar, Bøgvad, pass. Holtenau 26./2. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 27./2. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./2. — Frederik, Sørensen, afg. herfra 25./2. til Pillau. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 18./2. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 23./2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 26./2. til Kristiania. — Holar, afg. herfra 24./2. til Riga. — Hjelm, Kyllsbeck, ank. hertil 25./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Ghent 26./2. til Antwerpen. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 25./2. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 25./2. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 15./2. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenau 25./2. for Bordeaux. — Kursk, Gommesen, ank. Libau 22./2. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 23./2. — Louise, Larsen, ank. Reval 24./2. — Louisiana, Ørsted, pass. St. Catherina 24./2. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Dedeagatoh 26./2. — Moskø, Jønsen, afg. Palermo 25./2. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 8./2. — Nordjylland, Petersborg, ank. Reval 24./2. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 26./2. for Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Libau 25./2. til Hull. — Osear II, Hempel, pass. Fair Hill 26./2. for New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 24./2. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 26./2. for London. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 23./2. — Saga, Wiberg, afg. London 25./2. hertil. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 16./2. — Thyra, Tramp, afg. Arendal 24./2. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. Genua 23./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 27./2. — United States, Gøtsche, ank. New York 22./2. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 25./2. Syd paa. — Hans Gude, afg. herfra 26./2. til Manchester. — Karin, afg. Swansea 23./2. hertil. — Lena, ank. Stettin 26./2. — Vadsø, ank. Manchester 24./2.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Leith 25./2. til Esbjerg. — Nautik, Brinch, ank. Rochefort 22./2. — Nordsoen, Gramm, ank. Hamburg 22./2. — Nexos, Basse, afg. Tyne 25./2. til Bandholm. — Ellen, Degn, afg. Danzig 25./2. til Rouen. — Fylla, Christensen, afg. Blyth 23./2. til Ahmunecar. — Hebe, Gregersen, afg. Goole 24./2. til Kjøbenhavn. — Laura, Pedersen, afg. Mariager 24./2. til Haugø. — Marie, Jessen, afg. Esbjerg 25./2. til Hamburg. — Cito, Jøpsen, afg. Malaga 24./2. til Burriana. — Dagmar, Mathiasen, afg. Neath Abbey 21./2. til St. Servan. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 25./2. til Middlesbro.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 17./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Burutisland 21./2. til Kiel. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Ghent 22./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 19./2. — Russ, Petersen, pass. Las Palmas 23./2. for Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Oran 20./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Tunis 18./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. for Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cardiff 20./1. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til St. Helena. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Methil 25./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 25./2. — Martha, Christensen, afg. Hartlepool 18./2. — Elna, Rathje, ank. Tyne 26./2. — Therese, Pedersen, ank. Tyne 20./2. — Simone, Terkildsen, afg. Stax 15./2. — Jeanne, Olsen, afg. Newport 18./2. — Vera, Larsen, ank. Rosas 24./2. — Daisy, Lagesen, ank. Bona 26./2. — Anine, Leth, afg. Bona 14./2. — Kamma, Løffler, ank. Salerno 26./2.

Torm. Sara, Jensen, afg. Windau 26./2. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 25./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Aalborg 25./2. — Agnete, Sonnichsen, pass. Kanalen 27./2. for Rotterdam. — Hermia, Hansen, afg. Antwerpen 24./2. — Alice, Jørgensen, pass. Kanalen 21./2. for London.

Botnia. Ragnhild, Schultz, ank. Rotterdam 26./2. — Valborg, Hansen, afg. Stettin 25./2. — Gunhild, Hansen, ank. Antwerpen 24./2.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, afg. Antwerpen 23./2. til Genua. — Biantang, Caroe, afg. Genua 21./2. til Port Said. — Paugan, Gabe, afg. London 24./2. til Kjøbenhavn. — Chumpon, Hansen Raun, afg. Penng 20./2. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Penang 21./2. — Siam, Knudsen, pass. Perim 22./2. — Indien, Jensen, afg. Vladivostok 14./2. til Port Said. — Cathay, Kruse, pass. Perim 23./2. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Sabang 19./2. til Hongkong.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 19./2. — S. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 23./2. til London. — St. Croix, Kall, afg. Portland 11./2. til St. Thomas.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Grangemouth 22./2. — Amalienborg afg. Kalundborg 18./2. — Brattingsborg ank. Genua 17./2. — Børglum afg. Eupatoria 22./2. — Chasie Mærsk afg. Huelva 20./2. — Dausborg afg. Huelva 21./2. — Elsborg ank. St. Raphael 17./2. — Esrom ank. Limhamn 19./2. — Flynderborg ank. Windau 19./2. — Frederiksborg ank. Helsingør 2./2. — Frederiksberg, ank. Spezzia 22./2. — Fyen afg. Windau 16./2. — Guldborg afg. Rotterdam 20./2. — Gurte afg. Huelva 16./2. — Hammershus ank. Charleston 3./2. — Harrildsborg ank. Windau 21./2. — Hundborg afg. Windau 19./2. — Høneborg afg. Ghent 17./2. — Jelling ank. Wilmington 12./2. — Jømsborg afg. Cardiff 16./2. — Jungshoved ank. Montevideo 18./2. — Jægersborg ank. Huelva 21./2. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 12./2. — Kalø afg. Teneriffe 20./2. — Klampenborg afg. Souss 18./2. — Kronborg afg. Grangemouth 8./2. — Lejre afg. New Orleans 8./2. — Lilleborg afg. Libau 22./2. — Marselisborg ank. Genua 16./2. — Nivingston ank. Helsingør 22./1. — Næsborg ank. Riga 19./2. — Peter Mærsk afg. Tyne 14./2. — Raudelsborg ank. Odense 18./2. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 22./2. — Silkeborg ank. Königsberg 15./2. — Skakkeborg pass. Dunnet Head 23./2. — Skanderborg ank. Cardiff 22./2. — Skjoldborg ank. Huelva 22./2. — Skodsborg ank. Rotterdam 20./2. — Spigerborg afg. Hamburg 18./2. — Stegelborg afg. Antwerpen 21./2. — Stjerneborg afg. Huelva 18./2. — Søborg pass. Gibraltar 19./2. — Taarnborg ank. Grangemouth 20./2. — Tuborg ank. Stettin 21./2. — Ulfborg, ank. Garston 21./2. — Uranienborg ank. Las Palmas 19./2. — Vordingborg ank. Cardiff 20./2. — Ørkdil ank. Tyne 15./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Hull 16./2. til Savona. — London, Bom, afg. Windau 25./2. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Boness 22./2. — Bryssel Kaas, ank. Hamburg 18./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dakar 24./2. — Wien, Boeck Hansen, afg. Rotterdam 21./2. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 20./2.

Skandia. Schach Steenberg Theiland, afg. Karrebæksminde 21./2. til Leith. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Windau 25./2. til Ghent. — Skinfaxe, Faber, ank. Königsberg 23./2. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 24./2. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 25./2. til Königsberg.

Frem. Austa, Bagger, afg. Borreyalla 23./2. — Freja, Nielsen, ank. Kolberg 26./2. — Vera, Thing, afg. Königsberg 24./2.

Sejlskibe.

Æro. H. H. Petersen pass. Duuiness 20./2. vestg. — I. Koføed, Andersen, afg. Fowey 20./2. til Bridgeness. — Ægir, Winther, ank. Sølvborg 23./2. — Skirner, Rasmussen, ank. Frederiksstad 22./2. — Salus, Andersen, ank. Drøbak 22./2. — I. A. Kroman, Christensen, er afg. Dysart til Lannion. — Ofelia, Clausen, ank. Stettin 24./2. — Vigilant, Jacobsen, ank. Snekkersten 23./2. p. R. t. Stettin. — Nauta, Størke, pass. Lizard 22./2. østg. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. South Alloo 25./2.

Renne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karlshamn 13./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Februar 1911. — »Dansk Sejlskibsrederiforening« (Fvns Kreds) Generalforsamling. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Trafæes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

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

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lastningeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall
Medlem af Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.
Reel behandling. — Ferm expedition.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

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



Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. Marts 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frilhaven. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst-
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæst-
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenzure

Telefon-Nr.
42

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

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

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

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

These Works are now installed with

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

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdag Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

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

Marstal
Sømandshjem
anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. **Bestyrelsen.**

Hypotheklaan
i 1 Klasse skandinaviske Damp-
skibe bevilges. Nærmere Oplys-
ninger ved
JOH. WESMANN
Kristiania.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STAMPFAHR-YANIA

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

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Ør. 42

KAY DYHR.

(Indhavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

A/S **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbundet 6 Kr.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Kjøbenhavn, den 3. Marts 1911.

De private Assurandørers 125 Aars Jubilæum fejredes den 1. ds. ved en Højtidelighed paa Selskabets Kontor, Holmens Kanal 16, hvor Bestyrelsen, Direktørerne og Kontorpersonalet var til Stede.

Efter en Tale af Bestyrelsens Formand, Kammerherre Ed. S u e n s o n, afløredes et af Professor Bache udført Oljemalet Portræt af Direktør Carl Will, som i de sidste 25 Aar har ledet Selskabets Forretninger med saa fremragende Dygtighed.

I Løbet af Dagen overbragtes Lykønskninger af en Mængde Repræsentanter for Handel, Søfart, Assuranceselskaber, Dispatchører, Skibsførerforeninger o. a. Blandt Gratulanterne bemærkedes Søfartsminister Muus, Gehejmekonferensraad Deuntzer, Etatsraad Olesen, Konferensraad Lyngbye, Grosserer Moses Melchior, Gehejmestatsraad Julius Larsen, Generalkonsul Johan Hansen, Direktørerne Brown, A. O. Andersen, P. Carl, Robert Christensen, P. Chr. Olsen, Chr. Magnussen, Baastrup, Ahlefeld-Laurvigen, Behrend, L. Schouboe og Robert Hansen, Dispatchørerne Middelbo, Hvidt og Skovgaard-Petersen, Kaptajnerne Knudsen, Bang, Matthiessen o. fl.

Personalet fik udbetalt en Maanedes ekstra Gage. Og saa paa Selskabets Kontor paa Børsen mødte mange Gratulanter i Børstiden.

Sø- og Handelsretten. Under 28. Februar har Justitsministeriet beskikket Assistent under Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn Cand. juris C. C. S u n d o r p h til Justitssekretær under nævnte Ret.

Udeblevet Dampskib. Aalborg, 1. Marts. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Margrethe«, tilhørende N. K. S t r ø y b e r g i Aalborg, der afgik fra England den 22. f. M., bestemt til Aalborg, er endnu ikke indkommen. Man har intet hørt fra Skibet, og det befrygtes at være forlist, da Skibe, der var afgaaet fra England paa samme Tid eller senere, allerede er ankommen hertil.

Med nærværende Nummer af *Dansk Søfartstidende* følger den sidste Del af Registeret til Bladets A a r g a n g 1910, nemlig Specialregisteret til Aarets »Efterretninger for Søfarende«.

Vi benytter Lejligheden til paany at henlede de farende Navigatorers Opmærksomhed paa, at »Efterretninger for Søfarende« med det dertil hørende Register kan udskilles fra den øvrige Tekst som et Hele for sig, der udgør et let tilgængeligt Hjælpenmiddel til at holde Søkort og Fyrlister etc. à jour.

Højesteretsdom.

Den 20. Juni 1906 blev det danske Skib, 3/m. Skonnert »Bertha« af Esbjerg i Kanalen mellem Dover og Calais løbet i Sænk af det amerikanske Dampskib »American«. Ved denne Lejlighed omkom med Undtagelse af én Mand hele Skibets Besætning, deriblandt den Mand, der, da Skonnertens Kaptajn tidligere paa Skibets Rejse var afgaaet ved Døden, fungerede som Fører af dette. Som Følge heraf blev der den 15. September s. A. i Henhold til § 19 i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring af Arbejderforsikrings-Raadet tilkendt Enken efter denne Mand, Nikoline Jørgensen, et Beløb af 2,800 Kr., hvilket Beløb den 18. s. M. blev udbetalt hende af nævnte Raad, efter at det var indbetalt til samme af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Den 26. Januar 1907 henvendte Enken sig til den danske Generalkonsul i New York med Anmodning om hans Bistand til i Anledning af Paasejlingen at erholde Erstatning for Tab af Forsorger hos »American«s Rederi,

Petroleumsselskabet Standard Oil Co. Generalkonsulen svarede imødekommende og lovede sin Hjælp. Den 26. Februar s. A. henvendte Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk sig til Udenrigsministeriet og forhandlede om Muligheden af at gøre Erstatningskrav gældende mod »American«s Rederi og fremsendte derpaa den 28. s. M. en Fuldmagt for den danske Generalkonsul i New York til at repræsentere Foreningen overfor Rederiet. — Der indlededes derefter Forhandlinger mellem Udenrigsministeriet og fornævnte Generalkonsul, hvorunder denne gjorde gældende, at kun de Afdødes Efterladte med Udsigt til heldigt Resultat kunde gøre Krav gældende for de amerikanske Domstole mod Rederiet, derimod ikke Forsikringsforeningen, da denne efter amerikansk Ret ikke under en saadan Sag kunde optræde som Sagsøger; han mente derfor alene at maatte optræde paa de Efterlevendes Vegne, idet han henviste til, at Forsikringsforeningen altid kunde sikre sig sin Ret til at erholde indbetalt det til dets Krav svarende Beløb, naar dette fremsendtes til Udenrigsministeriet.

Generalkonsulens Virksomhed resulterede i en mindelig Ordning med Rederiet, hvorefter dette udbetalte et Beløb, der blev fordelt blandt de Efterlevende, saaledes at der tilkom Enken efter Jørgensen Kr. 5,667.41. Dette Beløb fremsendtes til Udenrigsministeriet den 7. November 1907, og den 8. s. M. sendte Generalkonsulen Enken Underretning herom.

Under Hensyn til, at der af fornævnte Forsikringsforening overfor Udenrigsministeriet var rejst Krav om Dækning for den af Foreningen til Enken udbetalte Erstatningssum 2,800 Kr., oversendte Udenrigsministeriet Beløbet til Indenrigsministeriet med Anmodning om at foretage det fornødne med Hensyn til Afgørelsen af Mellemværendet mellem de Paagældende og Forsikringsforeningen. Efterat dette Ministerium havde indhentet en Erklæring fra Arbejderforsikrings-Raadet, hvori dette tilraadete, at der af den Enke tilkommende Erstatning fradrog 2,800 Kr., der vilde være at udbetale til fornævnte Forsikringsforening, forespurgte Indenrigsministeriet i Overensstemmelse hermed Enken, om hun kunde gaa ind herpaa, og da dette besvaredes benægtende, udbetalte Indenrigsministeriet hende Kr. 5,667.41 med Fradrag af 2,800 Kr. eller Kr. 2,867.41 med Renter heraf fra den 15. Januar 1908 eller ialt Kr. 2,900.86, idet det tilføjedes, at Beløbet Kr. 2,800 vilde blive tilbageholdt, indtil Enken havde tilvejebragt retslig Afgørelse for sin Berettigelse hertil.

Ved Overrettsdom af 18. Oktober 1909 blev Enkens Krav afslaaet, idet Retten efter det under Sagen fremkomne, maatte gaa ud fra, at Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse af 15. September 1906 var afsagt under den Forudsætning, at Enken ikke senere mod andre rejste retslige Krav paa Erstatning for det Tab, som hun havde lidt ved at miste sin Forsorger og gennemførte dette, hvilket hun burde have været klar over; men da denne Forudsætning var bristet ved hendes senere Handlinger, fandtes den fornævnte Forsikringsforening at have Krav paa Refusion af de hende ved Kendelsen tilkendte, hende af Forsikringsforeningen gennem Forsikrings-Raadet udbetalte Kr. 2,800.

Denne Dom stadfæstede Højesteret den 16. f. M.

Det forenede Dampskibsselskab.

Paa et den 1. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der ordinært er afskrevet Kr. 1,917,076.08 og ekstraordinært Kr. 1,154,121.19, at udbetale 5 pCt. Udbytte for 1910 samt overføre til næste Aar Kr. 67,244.19.

Ved den nævnte ekstraordinære Afskrivning vil Rute-Etablerings-Kontoen være endelig afviklet og altsaa udgaa af Selskabets Balance.

Dette betyder, at D. F. D. S. nu endelig har faaet Bugt med Følgerne af gamle Skader, der i en Aarrække har lynget Selskabet.

Det var Admiral Richelieu, der i sin Tid ved sin Tiltrædelse som Direktør i Selskabet resolut saa Vanskelighederne lige i Øjnene, gjorde rent Bord og samlede hele den gamle Gæld paa den saakaldte Rute-Etablerings-Konto.

Under hans og senere under Direktør C o l d s Ledelse er Selskabet nu naaet til at have afviklet hele denne Gældspost og staar nu i en gunstigere Stilling, end det har staaet i mange Aar.

Støttet af de bedre Forhold paa Fragtmarkedet, har D. F. D. S. i Aar haft en særdeles god Fortjeneste. Det bør i høj Grad paaskønnes, at Direktion og Bestyrelse har ønsket at bruge den største Del af denne Fortjeneste til de store Afskrivninger, der som det ses tilsammen udgør over 3 Mill. Kr. Under de atter opgaaende Konjunkturer i Skibsfarten er der sikkert de bedste Udsigter til, at Selskabet ad Aare vil kunne give sine Aktionærer et smukt Udbytte, udover de 5 pCt., som det nu yder.

De sidste Maaneders betydelige Stigning i D. F. D. S.s Aktier baade paa den kjøbenhavnske og den tyske Børs er et Bevis for, at man i kyndige Handels- og Søfartskredse allerede har vidst at vurdere Selskabets forbedrede Stilling.

De private Assurandører.

Den 1. Marts d. A. havde det store og ansete Søforsikrings-selskab *De private Assurandører* virket i 125 Aar, idet Selskabet dannedes i Aaret 1786 som et Andels Selskab paa to Hundrede Andele, hvor hver Andels-haver indestaar med hele sin Formue for det ham pr. Andel paahvilende Ansvar. En Liste over Andelshaverne for de sidste 25 Aar viser, at blandt disse kan tælles et meget stort Antal Navne blandt de mest fremragende Repræsentanter for dansk Handel og Skibsfart, navnlig fra Hovedstaden, men dog ogsaa enkelte fra forskellige Provinsbyer.

I 1886 blev der i Anledning af Selskabets hundredaarige Bestaaen udgivet et Mindeskrift, som nu er blevet suppleret ved et smukt udstyret Hefte, udgivet af Selskabets Bogholder *Niels Wulf*.

Af dette fremgaar det, at det ansete gamle Selskab, trods den netop i de sidste 25 Aar stærkt voksende Konkurrence, har forstaaet at hævde sin smukke og solide Stilling paa Søforsikringens Omraade ved kloge og forsigtige Dispositioner og kulant Optræden overfor de Forsikrede.

Af Festskriftets Indhold gengiver vi her følgende Uddrag og Oplysninger:

Trafikens og Tonnagens fortsatte Forøgelse har bevirket en mærkbar Nedgang i Transport-Forsikrings-Præmierne baade for Skibes og Varers Vedkommende. Med Hensyn til den danske Skibsforsikring kommer hertil yderligere Trykkel af den voksende udenlandske Konkurrence, som det er lykkedes for, ved systematisk Præmie-Underbyden at faa en stor Part i de danske Rederiers Skibsforsikring.

Da det er en Kendsgerning, at de konkurrerende udenlandske Selskaber har haft Tab i flere Aar af denne Art Forretning, men desuagtelige ufortrødent fortsætter Erobringsvirksomheden, saa synes heraf at fremgaa, at man søger at tilvinge sig Stillingen som dominerende Magt paa det danske Sø-Forsikrings Marked. Disse Bestræbelser har fundet Støtte hos enkelte herværende Rederier og Banker. Overfor disse Angreb har *De private Assurandører* heldigvis i rette Tid været vaagen, og det har netop været Ledelsens Opgave og store Styrke, at den har forstaaet i rette Øjeblik at standse i Konkurrencen om Præmiereduktionen, naar man har indset, at den vilde give Tab; man har endogsaa givet Slip paa selv store Re-

deriers Flaader, naar det har vist sig, at det ikke vilde svare Regning at følge med i det vilde Kapløb.

Man har ikke lullet sig i Søvn med det Haab, at der mulig maatte komme en Opgangsperiode, men resolut slaaet Knuden over, der bændt, og Resultatet er blevet, at Selskabet stadig har givet, og forhaabentlig i Fremtiden vil vedblive at give, et smukt Udbytte. Transportforsikrings-Forretningen er jo unægtelig ogsaa af en ret international Karakter, og det patriotiske Standpunkt har derfor Vanskelighed ved at gøre sig gældende. Paa et haardt anspændt Rederi-Budget er Forsikringspræmien en nødvendig, men ubehagelig Udgift, som det gælder om at formindske saa meget som vel muligt.

Paa den anden Side faar Rederierne vel tilsyneladende en Fordel ved den lavere Præmie; men denne Forskel kan let indvindes ved Havariernes hurtigere og kulante Afvikling, ligesom Rederierne i større Havari-Tilfælde har de solide hjemlige Assurandørers Garanti for fuld Erstatnings Udbetaling.

Det gøres gældende, at de danske Selskaber selv genforsikrer i Udlandet, og at man derfor lige saa godt kan gaa den direkte Vej. Dette er dog kun til Dels rigtigt, idet Hovedposterne genforsikres hos danske og skandinaviske Selskaber.

Af disse sidste Selskaber modtager de danske Assurandører til Gengæld en stabil og indbringende Andel i den skandinaviske Søforsikrings-Forretning.

Man kunde maaske ved første Øjekast synes, at de indenlandske Selskaber nok maatte kunne staa sig ved at tegne til samme Præmie og Vilkaar som de udenlandske; men naar det, som Erfaringen viser, kun har ført til et daarligt Resultat, i det mindste for Reassurandørerne, har Ledelsen af *De private Assurandører*, som alt nævnt, ikke troet at burde følge med.

Endnu tegner heldigvis en stor Del af de danske Rederier Hovedparten af Skibenes Forsikringer hos de danske Selskaber, navnlig af Hensyn til Ledelsen og Behandlingen af Havarierne, i Særdeleshed Sammenstødsskader; disse sidste kan undertiden være ret indviklede og fordrer en hurtig og enig Optræden af Rederierne og deres Assurandører, hvilket lettest opnaas ved mundtlig Forhandling mellem Parterne. Ogsaa paa Vareforsikringens Omraade føres en uafsladelig Kamp med den udenlandske Konkurrence, der især har lagt sig efter Forsikringen af Udførslen af vore Landbrugsprodukter med de regulært færende Dampskibe til Øst-Storbritanien. Her er Præmien gaaet saa langt ned hos de indenlandske Selskaber, at disse næppe kan have synderligt Udbytte af denne Forretning, til Trods for sammes heldige Forløb i en længere Aarrække.

Endskønt der saaledes i alle Forhold bogstavelig talt maa kæmpes for Livet, har *De private Assurandører* dog bestandig hidtil kunnet hævde deres Stilling, og der er grundet Haab om, at Selskabet ogsaa vil kunne gøre dette i Fremtiden under en klog og forsigtig Ledelse, som til Trods for skiftende Tider og Forhold forstaaer at finde Næring for en sund og lønnende Virksomhed. Det bør her nævnes, at de fire kjøbenhavnske Søforsikrings-Selskaber sammen med d'Herrer Dispachører har udarbejdet en ny Søforsikringsplan, som er under Prøvelse af Handlens og Skibsfartens Repræsentanter.

Det vilde være i høj Grad ønskeligt, om der kunde opnaas Enighed om dette ny Grundlag for den nærmeste Fremtids Forsikringsvirksomhed her til Lands.

Selskabets Ledelse varetages af en Bestyrelse, bestaaende af en Formand, en Viceformand, to Kommitterede og to Delegerede. Paa Indstilling af Bestyrelsen vælger Generalforsamlingen en Forretningsfører (eventuelt Forretningsførere), der leder den hele Forretning.

Som Formand har fungeret Etatsraad L. P. Holmblad fra 1. Januar 1886 til sin Død i 1890. Derefter valgtes Kommandør, Kammerherre E. S u e n s o n til Formand. Som Viceformand har fungeret Generalkonsul Ch. E. de Coninck fra 1. Januar 1886 til 28. Juni 1886. Der-

efter Kaptajn Ed. Suenson til 29. December 1890. Fra denne Dato til 10. November 1893 Etatsraad Alf. P. Hansen. Derefter Etatsraad Frantz Th. Adolph til sin Død i 1907, og nu fungerer Nationalbankdirektør S. Chr. Knudtzon som Viceformand. Som Kommitterede har fungeret Etatsraad Georg Petersen, Etatsraad I. L. Schouboe, Grossererne I. C. Sommer, Carl H. Melchior, Skibsreder Adolph Carl og Grosserer H. Klitgaard. Som Delegerede har fungeret foruden flere af de ovennævnte Herrer Grossererne Hans H. Styhr og Ch. Sass. Som Forretningsfører for Selskabet har siden den 1. Januar 1886 fungeret Direktør Carl Will. I de første Aar sammen med Chr. Schmiegelow og siden 1904 alene. Efter Hr. Wills Ønske og paa hans Indstilling er imidlertid fra den 1. Januar 1911 tidligere Fuldmægtig i Selskabet Chr. Hvidt udnævnt til Med-Forretningsfører. Hr. Hvidt er den fjerde Generation af sin Slægt, der har staaet i Spidsen for Selskabet. Dette har Repræsentanter i alle Landets Søkøbstæder.

I de sidst forløbne 25 Aar har der i Selskabet været overtaget en samlet Risiko af Kr. 4,115,357,901. Den aarlige Forsikringssum er vokset fra Kr. 106,444,576 i 1886, fordelt paa 20,624 Policer, til Kr. 230,767,495 i 1909 fordelt paa 42,098 Policer. Brutto præmien har i samtlige 25 Aar andraget Kr. 62,151,193, hvilket med Fradrag af den siden 1886 betalte Reassurancepræmie Kr. 44,832,389 giver en Netto-Præmieindtægt af Kr. 17,318,804. I samtlige 25 Aar er der udbetalt Erstatninger og Omkostninger til Beløb af Kr. 43,972,098, hvoraf Reassurance har svaret Kr. 32,199,920.

Samtlige 25 Aar er afsluttet med et samlet Overskud af Kr. 5,072,365.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraar. Ganske vist er Marts endnu ret stormfuld, men med Undtagelse af Golfstrøms Omraadet Vest for 50° V. Lgd. er den dog betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Troen paa Jævndøgnstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme; lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25°—30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt bleven mindre, og i Overensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vindsystemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den europæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticykloniske oftest Syd for Damperruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Oceanets Midte paa 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker ligesom i Vintermaanederne stærke, nordvestlige Vinde.

NØ-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigbar Luft er sammenlignet med Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatorale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb.

Stille-Bæltet er meget smalt og SØ-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredde.

Vindforholdene ved Kysten er i det væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigst som Uvejrshyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taaagehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagetimer om Maaned. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

Is. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned den udgaende Rute for Amerikadampere og gaar fra 47° N. Brd. og 47° V. Lgd. til 42°, 5 N Brd. og 53° V. Lgd. Fra nu af maa man i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 17. Februar, at der paa Dampskibsruterne i Nordatlantehavet kun er truffet løs Is Ø. for New Foundland og N. for Banken.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm: udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydkysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Sm. i Elmaalet.

Fragtmarkedet.

I den nys forløbne Uge har de hjemgaaende Markeder igen kun været ret sparsomme Aftagere af Tonnage, hvilket selvfølgelig straks mærkes, idet Tonen gennemgaaende er lidt svagere, navnlig fra Sortehavet; men paa den anden Side kæmper Rederne ogsaa for at opretholde Raterne, og der, hvor Nedgange har fundet Sted, er disse ogsaa kun ganske smaa. Flovheden i Sortehavet menes almindeligvis kun at være af forbigaaende Karakter, da en Del af de Havne, som nu er utilgængelige for Is, sandsynligvis snart vil lukke op, hvilket turde fremkalde forøget Begær. For prompt Lastning betalles sidst 8/6 N. C. fra Sulina, 8/ fra Odessa for store Baade til udsøgt Havn, medens Novorossisk for Oljekager sluttede til 12/3 Danmark, Basis én Lossehavn, 3 d. ekstra for hver Havn mere indtil fire. Middelhavet sluttede et temmelig betydeligt Antal Baade for Erts etc. til billige Fragter, f. Eks. 5/6 Almeria/Barrow, 4/7½ Alger/Cardiff, 5/7½ Karthage/Middlesbro, 6/3 Grækenland/Rotterdam, alt med fri Dispatch. Kulfragterne til Middelhavet er vedblivende faste, til Dels højere, og der sluttedes en anelig Række Baade til gode Rater. Fra Cardiff betalles bl. a. Frcs. 8¼ Oran, 9 Tunis, 7/9 Genua eller Livorno, 7/4½ à 7/6 Neapel (800 à 1,000 Tons daglig Losning), 8/7½ Ancona, 8/6 Venedig, 7/9 Port Said. Fra Tynen eller Blyth betalles 7/6 Monaco (1,700), 7/6 Genua (3,100), 8/4½ Ve-

nedig (2,500). Østen er stille men fast paa Basis af omtrent forrige Uges Rater, og Australien har gentaget 27/ à 27/3 for Hvide til Evropa pr. Marts. La Plata for hjemgaaende er meget flov, da Markedet er trykket af megen ubefragtet Tonnage, hvorimod Ordre er knappe. Fra Buenos Aires betalles 9/ til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion, fra Bahia Blanca 10/6 med 6 d. mindre for direkte Havn. De udgaaende Kulfragter er højere paa Basis af c. 19/ til nedre Havn fra Wales. Nordamerika har ikke meget at byde paa, men da Tonnage ikke er rigelig, holder Raterne sig. Fra Golfen betalles 10/ à 10/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 120/ for Tømmer til La Plata. 75/ Rotterdam (1,200 Stds.). En Kornlast paa c. 16,500 Qrs. sluttedes fra Filadelfia til 2/3 Kjøbenhavn. Fra Østersøen er der stadig kun meget lidt at gøre, og Raterne er som noteret i forrige Uge. Kulfragterne ind til Østersøen viser en Kende bedre Tendens. Fra Tynen betalles 3/6 à 3/7½ for 2,000—2,500 Tons Baade til første Klasses dansk Havn, 3/9 Swinemünde, 4/ Reval (2,100), 4/6 Nakskov (850).

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Mandag den 27. Februar i Wittmacks Lokaler.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, bød Forsamlingen Velkommen. Overretsassessor Timm valgtes til Dirigent.

Formanden fremlagde de reviderede Regnskaber for Aaret 1910.

Regnskabet for den egentlige Foreningskasse med Ligbarer- og Søbrudnekassen balancerede med Kr. 13,206.38. Af Indtægterne kan nævnes Kontingent: Kr. 1,220, Kontingent af stilleliggende Medlemmer: Kr. 312. Indtrædelsesafgift af elleve ny Medlemmer: Kr. 1,543, samt Lejeindtægter af Gaarden ved Holmens Kanal: Kr. 7,840.

Af Udgifterne beløb Administrationsomkostninger m. m. sig til Kr. 5,630.86. Ejendomsomkostninger som Renter, Skatter, Afgifter og Reparationer m. m. beløb sig til Kr. 4,559.63.

Understøttelseskassens Indtægter udgjorde ialt Kr. 9,508.26, hvoraf Kr. 3,023 var Renter af Aktiver og Kontanter i Banken. Af Udgifterne kan nævnes: Nytaarsgave til syv Skibsførere og nitten Enker i Stiftelsen: Kr. 825. Understøttelse til elleve gamle Medlemmer à 75 Kr.: Kr. 825, til 43 Enker à 50 Kr.: Kr. 2,150, til fire Børn à 20 Kr.: Kr. 80, samt ekstraordinære Understøttelser: Kr. 290.

Skipperstiftelsens Regnskab balancerede med: Kr. 24,885. Af Indtægterne udgjorde Lejeafgifterne: Kr. 9,940, Renter af Obligationer m. m.: Kr. 5,986.50, Andel i det Sulske Legat: Kr. 800, og i de Spannørske Legater: Kr. 1,000. Af Udgifterne udgjorde Renter af Prioriteten og andre Behæftelser: Kr. 3,250, Skatter, Afgifter og Brandkontingent: Kr. 2,204.07, Lejegyldtgørelser: Kr. 3,550, Reparationer: Kr. 3,308.58.

Foreningskassen ejede den 31. December 1910 ialt: Kr. 57,818.70. Gaarden paa Hjørnet af Holmens Kanal og Holmensgade er vurderet til Kr. 90,000, Inventarium til: Kr. 1,600, hertil kommer Kr. 2,000 Kreditforeningsobligationer og kontant Kassebeholdning Kr. 1,218.70. Tilsammen: Kr. 94,818.70. — Herfra gaar imidlertid Prioritetsgælden i Gaarden ved Holmens Kanal: Kr. 37,000.

Stiftelsen ejede: Bygningen Hjørnet af Viktoria- og Istedgade samt Gasværksvej, opført til: Kr. 286,900. Hertil kommer Obligationer og kontant Kassebeholdning, saaledes at den samlede Sum udgør Kr. 421,674.57. Men herfra maa drages Prioritetsgælden, tilsammen: Kr. 74,000, og Stiftelsen ejede saaledes Kr. 347,674.57.

Endelig ejede Understøttelseskassen i Obligationer og kontant Kassebeholdning tilsammen: Kr. 101,439.70.

Skipperforeningen med Stiftelse og Understøttelseskasse ejede saaledes ialt: Kr. 506,932.97.

Til Foreningen er endvidere henlagt 22 Legater med en samlet Sum af Kr. 320,300.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Formanden gav derefter forskellige Meddelelser. Saaledes meddelte han, at Bestyrelsen i de senere Aar har arbejdet for Udgivelsen af Skipperlavets og Foreningens Historie i Anledning af Stiftelsens 50 Aars Jubilæum i 1909. Det var overdraget Slotsforvalter Bering-Lisberg at udarbejde en saadan Fremstilling. Han har arbejdet paa Fremstillingen en Tid, men da han omsider

havde afleveret et Manuskript til en Snes Tryksider og forlangte yderligere Forskud, krævede Bestyrelsen Udarbejdelsen fremskyndet. Herover blev Forfatteren fornærmet og frasagde sig Arbejdet, hvad der resulterede i en Retssag, som endnu ikke er endt.

Skipperforeningen havde Kr. 2,000 indestaaende i Søndmorsforeningens Bygning. Da Søndmorsforeningen ikke længere saa sig i Stand til fuldt ud at forrente Obligationerne, men tilbød at betale Kr. 1,000 imod at faa Obligationerne kvitteret, har Skipperforeningen modtaget Tilbudet.

Formanden udtalte Foreningens Tak til Assuranceinspektør Carl Will for det af ham skænkede Legat paa Kr. 5,000 til Fribolig eller Huslejhjælp til Enker efter Skibsførere. — Medlemmerne gav deres Tilslutning til Kende ved at rejse sig.

Formanden meddelte, at der i Aarets Løb havde indmeldt sig elleve ny Medlemmer, medens tre Medlemmer var udtraadt og fem afgaaet ved Døden. Den 1. Januar 1911 var Medlemsantallet 117.

I indeværende Aar er endvidere Foreningens Revisorsuppleant, Kaptajn M. F. Bartram, afgaaet ved Døden. Vi vil i Foreningen minde denne gamle, skattede Kaptajn, saavel som de andre i Aarets Løb afdøde Medlemmer! — Forsamlingen rejser sig.

Sluttelig meddelte Formanden, at i Stiftelsen er alt udlejet eller givet til Friboliger. Arbejdet i Stiftelsens Gaard er fuldført, Gaarden er blevet brolagt, og der er indlagt Pumpe til Bortskaffelse af Grundvand af den fugtige Grund. Der er indlagt elektrisk Lys paa Trappegangene. Arbejdet dermed er netop færdigt, og det elektriske Anlæg tages i Brug den 1. Marts.

Kaptajn Poulsen spurgte om Jubilæumsskriftet vilde blive fuldført, efter at Slotsforvalter Bering-Lisberg har frasagt sig Arbejdet med dets Udarbejdelse.

Formanden svarede, at han betragtede den Fuldmagt, som 92 af 118 Medlemmer i sin Tid gav Bestyrelsen til Udgivelse af Skriftet, som endnu staaende ved Magt. Det var derfor Bestyrelsens Agt saa vidt muligt at finde en Forfatter, som kan fuldføre Arbejdet.

Sluttelig genvalgtes de efter Tur fratredende Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajnerne V. Hein, J. C. V. Schou og J. T. Hagedorn, samt de to Revisorer, Kaptajnerne J. J. Benedictsen og P. T. M. Folkmann. Kaptajn L. L. Johnsen genvalgtes til Suppleant og i Stedet for afdøde Kaptajn M. F. Bartram valgtes Kaptajn H. S. A. Olsen.

Fra Sø og Land.

Omkommen dansk Sømand. Sømand Hans L. Olsen, 32 Aar gl., der var forhyret med Dampskibet »Silverdale« af Newcastle, antages at være omkommen tilligemed Skibet, der i Oktober f. A. gik fra New York til Kuba, og om hvilket intet siden er hørt. Sømandens Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, hvortil Henvendelse bedes rettet skriftlig.

Havarier og Forlis.

London, 1. Marts (Ritz. Bur.). Til Lloyds telegraferes fra Blackwall: Den danske Damp »Perma«, tilhørende D. F. D. S., kolliderede ved Sejladsen op til Woolwich med en Lystyacht »Belipse« af London og ramte dens Styrbordsside; Yachten fik Topmasten og Tværsalingen brækket samt anden Skade paa Rigning. Damperen tog ingen Skade.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

køler hver 4 Sek. Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 14 Sm. Forfyret er et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 1 Sek. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm.
»Egureha Mouth« Fyrskib er flyttet til 47° 08' N. Br. 39° 01' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

418. Fyr tændes. Noord-Broeder. Lystønde inddrages. Richardson-Rif. Roekan-Eilanden. Straat Doerian S. Rionw-Archipel. Paa Øen Noord-Broeder skal tændes et rødt og hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 3 Sek. Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Den røde Lysvinkel skal lyse over Richardson-Rif. Synsvidde: 16 Sm. Lystønden ved Richardson-Rif skal inddrages. Noord-Broeder: 0° 37', 2 N. Br. 103° 45', 3. Lgd.

419. Oplysning om Fyr. Java's 1ste Punt. Java V.-Kyst. Det hvide Blinkfy paa Java's 1ste Punt skjødes af og til af Java Hootf i Lysvinklen fra S. 7° V. gennem S. til S. 17° Ø. 6° 45' S. Br. 105° 12', 5 Ø. Lgd.

420. Vrag. Semarang. Java N.-Kyst. Barken »Yoesren« er sunket paa Semarang Red, 1100 m N. 22° V. fra Fyrpælen paa det V.-lige Havne hoved. Masterne er over Vandet, fra Fortoppen vises om Dagen et hvidt Flag og om Natten en hvid Lanterne. Fyrpælen: 6° 56', 3 S. Br. 110° 25', 2 Ø. Lgd.

421. Grund fundet. Padang Tikar-Rivier. Borneo V.-Kyst. I Padaug Tikar-Rivier Munding ligger en L. i Grund N. for V.-Pynen af Øen SV. for Pandjang og N. 88° Ø. fra P. Boeroeng N.-Punt. P. Boeroeng: 0° 36', 3 S. Br. 109° 18', 3 Ø. Lgd.

422. Fyr atter tændt. Nakato Shima. Shimonosaki Kalkyo. Naikai (Inland Sea). Japan. Nakato Shima hvide, faste Fyr er atter tændt. 34° 07', 3 N. Br. 133° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2414. Kjøbenhavn 1909.)

Karantænebestemmelser m. m.

423. Karantænebestemmelser. Danmark. — St. Petersborg og Kronstadt er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr.
R 2263 Baltic. — Gulf of Riga entrance.
R 243 Mediterranean, Egypt. — Port of Alexandria.
R 3119 Mediterranean, Egypt. — Alexandria harbour.
R 2526 Argentina. — Buenos Aires road.
R 2837 a Persian Gulf. — Persian gulf, eastern sheet.
Holland, Februar 1911.

R 81 Noordkust Java. Blad IV. Semarang tot Soerabaja. I : 200 000. Pris f. 1,75.
† 81, 82, 85.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet forhandles:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe, der er tildelte Kendingssignaler, samt alfabetisk Register over Handelskibene. Tjvende Udgave. Januar 1911. Pris: 1,20 Kr.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

380. Sælundeholm Fyr bortslyttet. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Sælundeholm Vinkelfyr er bortslyttet af Søen. 56° 41' (48") N. Br. 8° 15' (00") Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

381. Fyr midlertidig slukket. Vulfssø. Finske Bugt. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyret paa Vulfssø Baake midlertidig slukket. 59° 36', 3 N. Br. 24° 43', 3 Ø. Lgd.

382. Fyrskibe midlertidig inddraget. Østersøen. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibene »Nekman-Grund«, 59° 06' N. Br. 22° 14' Ø. Lgd., og »Saritshell«, 58° 17' N. Br. 21° 21' Ø. Lgd., midlertidig inddraget paa Grund af Is.

383. Hindring. Kieler Bucht. Tyskland. I Kieler Bucht er, paa 54° 37' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd., sunket en Baad, der tjente som Maal.

384. Fyr uaalideligt. Kieler Hafen. Kieler Fjord. Fyret paa N.-Molen ved det kejserlige Værft i Kiel brænder uregelmassigt, det vil snarest blive bragt i Orden. 54° 20' N. Br. 10° 10' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

385. Sommerafmærkning. Tyskland. I Tyskland er Udlægningen af Sommerafmærkning paa Begyndt.

386. Skydeskiver i Drift. Hølgoland NØ. NØ. for Hølgoland er 1 stor og 3 smaa Skydeskiver gaaet i Drift. Hølgoland: 54° 11' N. Br. 7° 55' Ø. Lgd.

387. Tønder flyttet. Elben. Paa Grund af Farvandsforandringer i Elbmundingen er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: De sorte Spidslønder Nr. 6 paa 53° 58' 38" N. Br. 8° 30' 16" Ø. Lgd., Nr. 7 paa 53° 58' 10" N. Br. 8° 33' 09" Ø. Lgd. og Nr. 8 paa 53° 57' 42" N. Br. 8° 35' 45" Ø. Lgd.; de røde Spiritlønder F paa 53° 57' 44" N. Br. 8° 29' 14" Ø. Lgd., G paa 53° 57' 22" N. Br. 8° 30' 08" Ø. Lgd., H paa 53° 57' 02" N. Br. 8° 31' 03" Ø. Lgd., J paa 53° 56' 40" N. Br. 8° 32' 24" Ø. Lgd., K paa 53° 56' 09" N. Br. 8° 34' 32" Ø. Lgd., L paa 53° 55' 43" N. Br. 8° 36' 28" Ø. Lgd. og M paa 53° 55' 21" N. Br. 8° 38' 11" Ø. Lgd. Den røde Spiritlønde N flyttes i de nærmeste Dage til 53° 55' 11" N. Br. 8° 39' 54" Ø. Lgd.

388. Vragts Beliggenhed. Scharnhörn-Riff. Elben. Paa N.-Kanten af Scharnhörn-Riff, c. 1 Sm VSV. fra den røde Spiritlønde A, ligger Resterne af Vraget af Fuldskibet »Fengwern« i 2. m Vand. Vraget: 53° 59', 3 N. Br. 8° 18', 3 Ø. Lgd.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 27./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Gallipoli
22./2. til Alger. — Algarve, Borries, ank. Malaga 1./3. —
Anglo Dane, Wiucke, ank. hertil 26./2. — A. N. Hansen,
Kruse, ank. hertil 1./3. — Antwerpen, Madsen, pass. Onessant
1./3. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2.
til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. Aarhus 2./3. til Odense. —
Aurora, Fischer, ank. hertil 26./2. — Baron Stjernblad,
Therkildsen, ank. Antwerpen 25./2. — Beira, Lunge, afg. New-
castle 1./3. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil
15./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 20./2. til
Alger. — Christian IX, Holm, ank. London 27./2. — Dag-
mar, Bøgvad, ank. hertil 27./2. — Douro, Søberg, afg. Bergen
28./2. til Trondhjem. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 28./2. til
Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./2. — Frederik,
Sørensen, ank. Pillau 27./2. — Garonne, Kromann, ank. Ro-
chelle 1./3. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 2./3. for
Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 28./2. — Hjelm,
Kyllesbeck, afg. herfra 1./3. til Danzig. — Holar, ank. Riga 28./2.
— J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 27./2. — Jolan-
tia, Simonsen, ank. Riga 28./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. Li-
bau 25./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 28./2. hertil. —
Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 25./2. for Bordeaux. — Kursk,
Gommesen, pass. Holtenau 1./3. for Antwerpen. — Leopold II,
Christensen, ank. Libau 23./2. — Louise, Larsen, ank. Reval
24./2. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 27./2. — L. P. Holm-
blad, Svane, ank. Santos 1./3. — Moskov, Jønsen, afg. Pa-
lermo 25./2. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Stockholm 1./3. —
Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 8./2. — Nordjylland,
Petersborg, ank. Reval 24./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dun-
kerque 1./3. — Omsk, Harder, ank. hertil 28./2. — Oscar II,
Hempel, pass. Fair Hill 26./2. for New York. — Pennsylvania,
Lissner, afg. herfra 28./2. til Kristiania. — Perm, Gotthardt, ank.
London 1./3. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 23./2. — Saga,
Wiberg, ank. hertil 1./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil
16./2. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 27./2. Nord paa. — Tiber,
Bech, ank. Genua 23./2. — Tyr, Thaniug, afg. herfra 28./2. til
Windau. — United States, Gotsche, ank. New York 22./2. —
Viking, Meyer, afg. Stavanger 1./3. hertil. — Hans Gude,
afg. herfra 26./2. til Manchester. — Karin ank. hertil 1./3. —
Lena ank. Stettin 26./2. — Vadsø ank. Liverpool 1./3.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Methil 25./2.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Sierra Leona 18./2. — Nelly,
Clausen, afg. Tynen 25./2. til Marseille. — Fanny, Eriksen, pass.
Aldrossan 25./2. for Færøerne. — Lilly, Nielsen, ank. Genua 24./2.
— Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 28./2. til Palermo. — Dagny,
Sørensen, ank. Tonay Charente 28./2. — Mary, Bang, ank. Ham-
burg 22./2.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, ank. Liverpool 28./2. — Jo-
hanne, Hansen, afg. Caen 28./2. til Leith. — Alfa, Lauritsen,
ank. Middlesbro 28./2. — Hebe, Gregersen, ank. København 28./2.
— Dagmar, Mathiasen, ank. St. Servan 27./2. — Laura, Pe-
dersen, ank. Hango 27./2. — Karla, K. Nielsen, ank. Cadiz 27./2.
— Nancy, Th. Nielsen, ank. Esbjerg 27./2. — Inger, Schiff,
afg. London 25./2. til Cullera. — Nora, Larsen, afg. Melilla 25./2.
til Malaga.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, ank. Rotterdam 27./2. — Johan Siem, Nielsen,
ank. Kiel 25./2. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Ghent
22./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 26./2.
til Ghent. — Russ, Petersen, pass. Las Palmas 23./2. for Riga. —
Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Honnaine 1./3. — Excel-
lence Pleske, Rasmussen, afg. Tunis 27./2. til Kysten af Alger.
— Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til
Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,
ank. Rosario 22./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine
4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til
St. Helena. — Nawa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Grangemouth 24./2. —
Amalienborg ank. Riga 25./2. — Brattingsborg ank.
Genua 17./2. — Børglum, afg. Horli 22./2. — Chassie
Mærsk afg. Huelva 20./2. — Dansborg pass. Alger 24./2.
— Elsborg, afg. St. Raphael 25./2. — Esrom ank. Limhamn
19./2. — Flynderborg afg. Windau 24./2. — Fredens-
borg afg. Helsingør 25./2. — Frederiksborg ank. Spezzia
22./2. — Fyen afg. Windau 16./2. — Guldborg afg. Hull
25./2. — Gurre afg. Huelva 16./2. — Hammershus afg.
Charleston 3./2. — Harrildsborg ank. Windau 21./2. —
Håndborg afg. Windau 19./2. — Høneborg afg. Grange-
mouth 24./2. — Jelling afg. Wilmington 25./2. — Joms-
borg ank. Livorno 27./2. — Jungshoved ank. Buenos Aires
24./2. — Jægersborg ank. Huelva 21./2. — Kallundborg
ank. København 12./2. — Kalø ank. Huelva 25./2. — Klam-
penborg pass. Sagres 24./2. — Kronborg afg. Grangemouth
9./2. — Lejre afg. Norfolk 15./2. — Lilleborg afg. Libau
22./2. — Marselisborg ank. Genua 16./2. — Nivings-ton
ank. Helsingør 22./1. — Næsborg afg. Riga 23./2. — Peter
Mærsk afg. Tyne 14./2. — Raudelsborg ank. Libau 27./2.

— Rosenborg afg. København 22./2. — Silkeborg ank.
Königsberg 15./2. — Skakkeborg ank. Liverpool 27./2. —
Skanderborg afg. Cardiff 24./2. — Skjoldborg afg. Huelva
24./2. — Skodsborg ank. Tynen 27./2. — Spigerborg afg.
Cuxhaven 26./2. — Stegelborg pass. St. Catherine 24./2. —
Stjerneborg pass. Dungeness 24./2. — Søborg pass. Dunge-
ness 26./2. — Taarnborg ank. Kiel 27./2. — Tuborg afg.
Stettin 26./2. — Ulfsborg ank. Garston 21./2. — Uranien-
borg ank. Las Palmas 19./2. — Vordingborg afg. Cardiff
25./2. — Ørkild afg. Newcastle 24./2.

Ærs. Energi, Jensen, ank. Karrebæksmunde 26./2. —
Emanuel, Svane, ank. Rotterdam 26./2.

Form. Sara, Jensen, afg. Windau 26./2. — Helene, Sø-
rensen, ank. Burntisland 28./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Aal-
borg 25./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Rotterdam 1./3. —
Hermia, Hansen, afg. Tynen 1./3. — Alice, Jørgensen, ank.
London 27./2.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Rotterdam 1./3. — Val-
borg, Hansen, ank. Riga 1./3. — Gunhild, Hansen, ank. Ant-
werpen 24./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 25./2. —
Martha, Christensen, afg. Hartlepool 18./2. — Elna, Rathje,
afg. Tynen 28./2. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 20./2. —
Simone, Terkildsen, afg. Sfax 15./2. — Jeanne, Olsen, afg.
Newport 18./2. — Vera, Larsen, afg. Rosa 28./2. — Daisy,
Lagesen, afg. Bona 28./2. — Anine, Leth, ank. Berwick 27./2. —
Kamma, Løffler, ank. Salerno 26./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Hull 16./2. — London,
Bom, afg. Windau 25./2. — Paris, Tholander, afg. Boness 25./2.
— Bryssel, Kaas, afg. Hamburg 25./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dakar 24./2. — Wien, Boeck
Hansen, afg. Rotterdam 21./2. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque
20./2.

Frem. Austa, Bagger, afg. Borreyalla 23./2. — Vera,
Thing, afg. Colberg 1./3. — Freja, Nielsen, ank. Rotterdam 1./3.

Skandia. Seach Steenberg, Theiland, afg. Leith 1./3.
til København. — Rimfaxe, Westergaard, pass. København
28./2. for Ghent. — Skinfaxe, Faber, ank. Emden 1./3. —
Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 24./2. — Rødfaxe, Vilandt,
ank. Königsberg 27./2.

Nordseen. Eklipika, Hemmingsen, ank. Blyth 28./2.

Urania. Nordland, Møller, ank. Hamburg 28./2. — Kron-
prins Frederik, Andresen, ank. Hull 23./2. — Englad,
Andersen, ank. Kolding 26./2. — Holland, Poulsen, afg. Win-
dau 25./2. — Rusland, Bennetzen, ank. Rotterdam 27./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Hamburg 26./2. — Frank-
rig, Friis, afg. Burntisland 1./3. — Tyskland, Danstrup, ank.
Hamburg 27./2. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 25./2.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Peter-
sen, afg. Göteborg 26./2.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Prins Valdemar, Winther, ank. Falmouth
24./2.

Fans-Senderho. Martha, Fischer, prajet 11./2. paa 10° N.
Br. 27° V. Lgd.

Svendborg. Meta, Møller, ank. Odense 21./2. — Capella,
Hansen, ank. Tuborg 22./2. — Fortuna, Jørgensen, ank. Swine-
munde 23./2. — Fris, Hansen, ank. Leith 22./2. — Grethe,
Hansen, ank. Stolpemunde 22./2. — Valkyrien, Hansen, ank.
Invergordon 25./2. — Yrsa, Sørensen, ank. Kragerø 25./2. —
Severine, Jensen, ank. Bandholm 27./2. — Gæa, Petersen, ank.
St. Ybes 23./2. — Delos, Andersen, ank. St. Ybes 26./2. —
Ragnhild, Andersen, ank. Fowey 28./2. — Alfride, Petersen,
ank. Kristiania 27./2. — Valborg, Rasmussen, ank. Lowestoft 1./3.

Ærs. Lauritz, Folmer, ank. Rønne 27./2. — Freya, Kock,
ank. Kiel 27./2. — Nauta, ank. Rotterdam 25./2. — Karen,
Albertsen, ank. Karrebæksmunde 25./2. — Thor, Kromann, ank.
London 26./2. — Dana, Petersen, afg. Laguna de Terminos 26./2.
— Svalen, Rosenbeck, ank. Rudkjøbing 27./2. — Hansigne,
Boye, pass. Drøbak 26./2. p. R. t. Treport. — Ingolf, Olsen, pass.
Drøbak 25./2. p. R. t. Portsmouth. — Ellen, Hansen, afg. Marstal
28./2. til København. — Hosanna, Raahauge, afg. Marstal 28./2.
til Norge. — Svip, Jensen, afg. Marstal 28./2. til Sverige. —
Nathalia, Eriksen, ank. Lissabon 28./2. — J. Koføed, An-
dersen, ank. Bridgeness 28./2. — Hans, Knudsen, ank. Rio Grande
do Sul 28./2. — Esther, Fabricius, er ank. Cadiz. — Argus,
Jensen, ank. Fowey 28./2. — Solon, Rasmussen, afg. Marstal 1./3.
til Tyskland. — Mathilde, Hansen, afg. Marstal 1./3. til Tysk-
land. — Amor, Hansen, afg. Marstal 1./3. til Kastrup. — Min-
det, Rasmussen, afg. Marstal 1./3. til Kastrup.

INDHOLD:

København, den 3. Marts 1911. — Højesteretsdom. — Det fore-
nede Dampskibsselskab. — De private Assurandører. — Vejrovsigt
over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Ge-
neralforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. —
Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr. Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Her- og Hampsøjldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

orlang det hos Bagerne og Provanteringshandlerne.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. Marts 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød**

Fruktvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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

Villa ved Svendborg,

passende for en Skibsfører, er paa Grund af Dødsfald billig til Salg. Byggesum 16 000 Kr. Bladet anviser.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

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

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni
i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon-Nr. 124.

Vilhelm A. Bang
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459
Repræsentant for
Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank
tilbyder
Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Bjorch-Jensen & Co.

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

Skib til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er 3mst. Sk. „Argo“, 99,90 Reg.-Tons, Klasse 5/6.1.1., laster 185 Tons dw., ca. 60 Stdr. Træ, godt vedligeholdt i alle Maader, og god Sejler, til Salg ved Henvendelse til Føreren **H. St. Christensen**, Søby, Årø, eller **M. R. Christensen**, Ommel, hvor Skibet er beliggende.

Skib til Salg.

Galease „Bien“ af Thisted, 14¹²/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, 19,68 Brutto Reg.-Tons, laster 42 Ts. dw., 2600 Kubikfod Trælast, god Sejler og godt udhalet, er meget billig til Salg, naar Handelen kan ske hurtigst muligt, ved Henvendelse til

Skipper **Chr. Josephaen**,
Krik pr. Vestervig.

Galeasen „Najaden“, beliggende i Esper-
gærde Havn, er paa Grund af Ejerens Død til Salg. Skibet maaler 42⁰⁰/₁₀₀ Brutto- og 31⁰⁰/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, er forsynet med en **Gideon-Motor**, 15 HK., og Sandsuger samt Dykkerapparater, og er fuldt udrustet saavel til Fragtfart som til Sten- og Vragfiskeri.

Om Køb henvender man sig til Overretssagfører **W. Krüger**, Nytorv 17, Kjøbenhavn.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

**Nybyggdt Fartyg
till salu.**

Skonnert om ca. 74 tons reg., 62 netto, 14 års klass. veritas, sælges bil- og bolfærdigt eller utrustadt. Bygget af prima materialier og arbejdet særdeles godt utført.

Ystads Varfs Aktiebolag.

Galease til Salg,

laster ca. 60 Tons; nyfortøret; Dæk, Garnering fra 1897; godt udhalet, god Sejler, oplagt Kjøbenhavn; sælges for 2000 Kr., hvoraf noget kan blive staaende, hvis Handel inden 15. Marts.

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. København.

Skib til Salg.

3mst. Skonnert „Helge“ af Troense, der maaler 144,87 Netto Reg.-Tons, laster 245 Tons dw., 85 Standard Træ, har Klasse 3/3. 1. i „Bureau Veritas“, er 17⁷/₈ Aar gammel, har faaet nyt Dæk i 1908, er til Salg ved Henvendelse til Skibbygger **Z. T. Jacobsen** i Troense.

Aktieselskabet**Dampskibsselskabet „Heimdal“.**

Den ordinære Generalforsamling afholdes Tirsdag den 14. Marts Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1910, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.
4. Forslag fra en Aktionær til Ændringer i Selskabets Love.

Adgangskort og Støttesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig imellem Kl. 11—1, fra den 8. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeoveren lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 21. Marts, Kl. 5 i Hotel „Phønix“, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Kjøbenhavn, den 3. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: •KAYDYHR•

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, at danske Skibe, indtil den ny Udgave af »Lægebog for Søfarende« foreligger, eventuelt vil kunne forsynes med den norske autoriserede »Lægebog for Sjøfarende«. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Opretholdelse og eventuel Genbesættelse af Posten som dansk Vicekonsul i Cork. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelse af Posten som dansk Vicekonsul i Goole. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Bibeholdelsen af det danske Vicekonsulat i Wolgast. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Besættelsen af det danske Konsulat i Stettin. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge Sejlskibstilsynsloven ændret derhen, at de under denne hørende Skibe, der ikke befordrer over 12 Passagerer, fremtidig kun synes hvert andet Aar, og at Grænsen for den laveste Betaling for Synet bliver 100 Tons. En anbefalende Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1911.

Et af de Spørgsmaal, som i de senere Aar har beskæftiget Skibsførerne baade herhjemme og i vore Nabolande, er utvivlsomt Opnaelsen af en lovhjemlet Ret til, naar de som Betingelse for at opnaa Førerstillingen har maattet overtage Aktier eller Part i et Skib, da at faa disse udløst eller tilbagebetalt, hvis de bliver afskediget uden nogen dem selv tilregnelig Grund. At der ofte fra Rederiernes Side, navnlig ved Startningen af ny Rederiforetagender, stilles den Betingelse for Opnaelsen af Stillingen som Fører, at denne skal tage Aktier for et vist Beløb eller blive Ejer af en vis Part af Skibet, hører jo til det ganske almindelige. I og for sig kan der heller ikke indvendes noget herimod. Der kan jo endogsaa anføres gode Grunde, der taler for en saadan Ordning, da det tør forventes, at den Mand, der selv er interesseret i et Foretagendes Trivsel, i højere Grad vil sætte sine Kræfter ind paa dette, baade naar det gælder ny Idéer, ihærdigt Arbejde og fornuftige Beparelser, end den Mand, der ikke er Parthaver; samtidig bør det imidlertid understreges, at der paa dette Felt er en meget betydelig Forskel mellem Forholdene i Sejlskibe og de tilsvarende i Dampskibe. Foruden ved Overtagelse af Aktier eller Part i et Skib hænder det jo ogsaa, at en Skibsfører køber sin Stilling ved at anbringe Penge som Hypotheklaan i samme. Paa dette Omraade har tyske Blade, som vi all tidligere har bragt Meddelelse om (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 81. 1909), kunnet anføre meget graverende

Eksempler paa Belastning af Skibe langt ud over deres virkelige Værdi, og paa at flere Skibsførere, der efter hverandre havde anbragt betydelige Beløb i Skibene for at opnaa Førerstillingen, er blevet afskediget den ene efter den anden uden Udsigt til nogensinde at faa deres Penge tilbage.

Saadanne Tilfælde hører dog sikkert til Undtagelserne, og det kan med Rimelighed gøres gældende, at en forstandig Skibsfører, der raader over Kapital, og som ønsker ved Hjælp af denne at opnaa en Førerstilling, lige saa vel som andre Folk, der ønsker at anbringe Kapital paa en fordelagtig Maade, maa se sig for og forud nøje undersøge, hvilken Sikkerhed han opnaar for sin Kapital, og hvis de bestaaende Love ikke yder, og maaske ikke kan yde, ham den fornødne Beskyttelse, bør han sikre sig ved Oprettelse af en bestemt og tydelig Kontrakt med de Folk, som han betror sine Penge, saaledes at han paa Grundlag af denne, hvis det skulde blive nødvendigt, kan gøre sine berettigede Krav gældende.

At der mellem Skibsførerne næres et Ønske om at opnaa Lovbestemmelser, der forpligter Rederen til at tilbagebetale dem de Penge, de paa en eller anden Maade har anbragt i et Skib for at opnaa Førerstillingen, hvis de bliver afskediget uden egen Skyld, fremgaar bl. a. af, at dette Spørgsmaal var et af Punkterne paa den skandinaviske Skibsførerkongres i Stockholm den 24. og 25. Februar i Fjor.

Dette Spørgsmaal drøftes for Tiden ogsaa i Norge, hvor en Række Ændringer i Søloven stadig er under Ventilation. »Norges Søfartstidende« gengiver en i et Udkast til Lov om Sjømænd indsat Paragraf, der var saalydende:

»Er Skibsføreren ved sin Ansættelse indtraadt som Parthaver i Skibet, eller som Aktionær i det Selskab, som Skibet tilhører, er han — saafremt han opsiges af Rederiet eller afskediges, uden at nogen af de i § 97, 1ste Stk. og 98 nævnte Grunde er til Stede (uden at der foreligger Uduelighed, Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed i Tjenesten, eller Sygdom, Beskadigelse, som gør ham uskikket til Fører) — berettiget til at erholde sine Parter eller Aktier udløst af Rederiet eller Selskabet. Samme Regel finder Anvendelse paa Parter eller Aktier, som er legnet eller overtaget af andre, med det udtrykkelige af Rederiet godkendte Forbehold, at Tegningen er sket for at skaffe Skibsføreren Ansættelse.

Saafremt Skibsførerens Kontrakt ikke indeholder Bestemmelse herom, fastsættes i Tilfælde af Tvist Udløsningssummen og Tidspunktet for dennes Udbetaling ved loyligt Skøn. Ved Udløsningen bliver den Værdi Parterne eller Aktierne antages at have ved Skibsførerens Fratrædelse at lægge, til Grund for Opgørelsen. Er der ved Parternes eller Aktiernes Erhvervelse erlagt en Pris, som staar i Misforhold til disses virkelige Værdi paa dette Tidspunkt, skal der ved Fastsættelsen af Udløsningssummen desuden tages Hensyn til den Fordel, som derved er tilflydt Rederiet eller Selskabet eller nogen af dets Bestyrelse.»

Som man ser er denne Paragraf meget klar og bestemt i sine Udtryk, skriver vor ærede Kollega, og mange havde uden Tvivl gerne set, at den var blevet til Lov. Men den havde en meget slem Mangel, som Lovkomitéen

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

ikke havde været opmærksom paa. De foreslaaede Bestemmelser i Paragrafen var nemlig af den Art, at Reglerne ikke kunde forenes med de nuværende norske Retsregler. En Udtalelse herom fra Justitsdepartementet forelaa for Sjøfartsraadet, som derfor fandt, at hele Paragrafen maatte stryges.

Norsk Skibsførerforening har for et Par Aar siden udarbejdet et Mønsterudkast til Kontrakt mellem Skibsførere og Skibsredere. Anledningen dertil var en Række Tilfælde, hvor Skibsførere var blevet afskediget uden Udløsning af den indskudte Kapital, endskønt dette i flere af Tilfældene maatte antages at have været Forudsætningen ved deres Ansættelse.

Skibsførerforeningen vilde i sit Udkast kun pege paa de Momenter, som Skibsførerne burde have for Øje ved Afslutning af Kontrakter, idet den forudsatte, at Kontrakten kunde lempes efter de forskellige Forhold, og at det maatte blive den Enkeltes Sag at bestemme, hvilke Forandringer han maatte ønske. I dette Udkast havde den norske Skibsførerforening formuleret følgende Betingelser:

»Skibsføreren udbetales for Aktierne det Beløb, hvormed han har betalt samme, med et Fradrag af fem pCt. pr. Aar, der regnes som Skibets Forringelse. Denne Forringelse bliver at beregne fra den Dag Skibsføreren købte Aktierne, og indtil Udløsningen sker. Hvis Selskabet i den Tid, Skibsføreren har været Aktionær, har betalt Afdrag paa Gæld, bliver saa stor en Del af Afdraget, der falder paa Skibsførerens Aktier, at tillægge Udløsningssummen. Hvis Selskabet, naar Udløsningen finder Sted, har Gæld, bliver det at udregne, hvor meget der af samme falder paa Skibsførerens Aktier. Denne Part bliver at fratække det Beløb, som han ellers i Følge ovennævnte Beregning vil tilkomme.

Ved Aarets Slutning bliver den i Aarets Løb uddelte Dividende at fordele forholdsvis efter Udløsningsdagen, og den paa Skibsførerens Aktier saaledes faldne Andel at udbetale ham. Den korresponderende Reder er forpligtet til at udløse Skibsføreren senest tre Maaneder efter, at Skibsføreren har forladt Skibet. Udløsning i Følge ovenstaaende tilkommer ikke den Skibsfører, der afskediges i Henhold til Soretskendelse, eller af Retten idømmes Fængselsstraf for Forbrydelser eller Forseelser.»

Et Medlem af norsk Skibsførerforening havde som en anden Maade til at sikre Skibsførerne deres Ret paa stillet Forslag om, at det ved Lov blev bestemt, at det skulde være Aktieselskabernes Generalforsamlinger, der antog og afskedigede Skibenes Førere, saaledes at det blev den korresponderende Reders Pligt at oplyse Aktionærerne om, paa hvilke Betingelser Skibets Fører havde tegnet Aktier i Selskabet. Det blev saa Generalforsamlingens Sag at antage eller afslaa Kaptajnens Tilbud om at tegne Aktier paa den udtrykkelige Betingelse, at han fik Skibet at føre, og at han skulde udløses af de øvrige Aktionærer, hvis han blev afskediget uden at have gjort sig skyldig i nærmere bestemte »straffbare Forhold«.

Som det af disse Forslag vil ses, arbejdes der i vort Naboland med Iver paa at opnaa en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet om Tilbagebetaling af de Aktier, en Kaptajn tegner for at opnaa Førerstilling, naar han

afskediges uden egen Skyld. Spørgsmalets Løsning ad Lovgivningens Vej frembyder utvivlsomt Vanskeligheder, men noget kan der dog mulig naas, f. Eks. ved at indføre obligatorisk Oprettelse af Kontrakt under Jagttagelse af visse Formaliteter.

Helt retsløs paa disse Omraader er Skibsofficerernes Stilling dog allerede nu ikke, hverken her i Danmark eller i Norge, idet der herhjemme foreligger en Højesteretsdom, af 19. Januar 1909, hvorved et Rederi er dømt til at tilbagebetale en Styrmand, som havde opnaaet sin Ansættelse i et af dets Skibe ved at tegne Aktier for 5,000 Kr., dette Beløb tillige med Sagens Omkostninger, da han blev afskediget, fordi han nægtede at tage Tjeneste i et andet af samme Rederis Skibe.

For Norges Vedkommende foreligger der en Højesteretsdom af 4. Juni 1910, der paalægger en Reder at betale en Kaptajn en Erstatning efter Skøn, fordi han havde afskediget ham vilkaarligt som antaget Fører af et under Bygning værende Skib, hvori Kaptajnen havde forpligtet sig til at tegne Aktier for 50,000 Kr., efter at en anden Kaptajn senere havde tilbudt at tegne endnu flere Aktier. Kristiania Soret fastsatte senere den Kaptajnens tilkommende Erstatning til 4.225 Kroner.

Brand i en Damp er. London, 1. Marts. (Ritz. Bur.). Den norske Damp er »Mascot«, Kaptajn P i l k e r o d, er i Dag ankommet til Teignemouth fra Frederikshald. Kaptajnen rapporterer, at der den 23. Februar, da Skibet ankrede op ved Doggerbank, under en sydvestlig Storm gik Ild i Carbidladningen, der var opladet i Forskibet. Den begyndte at eksplodere og snart var hele Forskibet indhyllet i Flammer. Ilden bredte sig til den Træmasse, der var Skibets øvrige Ladning. I fem Timer maatte Besætningen, der bestod af tretten Mand, ustandselig arbejde paa at kaste Dækslasten over Bord. Skibet medførte 37 Tons Carbid, der alle blev kastet over Bord. Desuden blev 25 Tons Træmasse kastet over Bord. Heden var saa voldsom, at Dampere ns Skanseklædning var rødgloedende. En Damp er stoppede op i Nærheden, men det var umuligt at faa Forbindelse med den.

Den norske Amerikalinie. Paa et af Børs-komiteén i Kristiania den 1. ds. sammenkaldt Møde paa Børsen af Byens Forretningsmænd, aflagde et nedsat Forretningsudvalg for »Den norske Amerikalinie«, i Følge »Norg. Sjøft.«. Meddelelse om sit Arbejde og dets Resultat.

Det statistiske Materiale, som Udvalget har indsamlet, viser, at saavel Person- som Godstrafiken mellem De Forenede Stater og Norge har et saadant Omfang og en saa sikker og stærk Vækst, at der er et sundt og godt Grundlag for en norsk Amerikalinie. Efter de Undersøgelser Udvalget har foretaget angaaende det i Fjor konstituerede Aktieselskab. »Den norske Amerikalinie«s økonomiske Stilling, anbefaler Udvalget, at Sagen fremmes ved Tilslutning til dette Selskab. En Forudsætning for en saadan Tilslutning har været, at Forretningsstanden blev stærkere repræsenteret i Aktieselskabets Ledelse. Denne Forudsætning er dog helt og paa tilfredsstillende Maade sket Fyldest ved de ny Valg til Direktion og Repræsentantskab, som fandt Sted ved Selskabets Generalforsamling den 15. Februar d. A.. Det maa nu blive den ny Ledelses første Opgave at udarbejde en ny Plan for Linjens Start og Drift, samt ved fornyet Aktietegning i Norge og Amerika at bringe Selskabets Kapital op til den

Højde, som maa anses nødvendig til Dannelse af et sikkert økonomisk Grundlag for Foretagendet.

Formanden for den nyvalgte Direktion i »Den norske Amerikalinie« Generalkonsul C. Th. Bang meddelte, at der i de nærmeste Dage vil udgaa en ny Aktieudbydelse.

Den savnede Damper »Margrethe« af Aalborg er den 3. ds. Kl. 2 Morgen indkommet til Aalborg med knækket Rorstamme. Damperen havde været paa Grund en Times Tid ved Indsejlingen til Limfjorden, men kom flot ved egen Hjælp. Grunden til Damperens Udebliven i flere Dage er, at Rorstammen knækkede et Par Dage efter Afgangen fra Grimsby, da Damperen var c. 140 Sm. Vest for Hanstholm. Maskinmestrene gik straks i Gang med at reparere det uavarede Ror og har udført et udmærket Arbejde, idet det lykkedes dem foreløbig at reparere Skaden, trods det stærkt oprørte Hav, saa Damperen ved egen Hjælp kunde fortsætte Rejsen. Damperen blev trods sine Signaler ikke bemærket fra Skagens Signalstation under dens Forbifart. Skaden paa Skibet er ret ubetydelig, og Besætningen befinder sig vel.

Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg

afholdt Søndag den 26. Februar sin ordinære Generalforsamling i Malmö. Medlemmer repræsenterende Redere fra Roslagen rundt Sverigs Kyster op til Lysekil var mødt. Blandt de Tilstedeværende bemærkedes endvidere Sekretæren for »Dansk Sejlskibsrederi-Förening«, Kaptein Minor Rasmussen.

Mødet aabnedes af Kammerskriver C. Rudberg, Lysekil, som bemærkede, at Bestyrelsen ikke havde haft store Forventninger, da den indvarslede dette Møde, da Resultatet af de senere Aars Sejlads ikke havde været andet end Skuffelser. Saa meget desto glædeligere var det imidlertid, at saa mange var mødt endogsaa fra Roslagen og Danmark. Taleren haabede ogsaa paa nyt Opsving for Sejlskibsfarten, endskønt det ofte var blevet sagt, at den var uddød. Det samme var blevet sagt om Haandværket, men man havde maattet ændre sin Mening, og ligesom Haandværket var en nødvendig Belingelse for Industrien, saaledes var Sejlskibsfarten det for Søfarten i det Hele.

Hr. Rudberg valgtes derefter til Mødets Dirigent.

Af Aarsberetningen, som derpaa oplæstes, gengiver vi følgende:

Ved et Tilbageblik paa Resultaterne i det forløbne Aar af den svenske, og forøvrigt af hele Nordens Sejlskibsfart, faar man et trist Billede. Modgang og Tab paa alle Kanter. Spørger man nu om Aarsagen til dette sørgelige Forhold, saa kan man ikke udelukkende skyde Skylden paa de slette Konjunkturen, men man maa gaa videre for at finde Grunden. Aarsagerne er mange. En af dem er uden Tvivl den blandt Sejlskibsrederne herskende Mistænksomhed, som lader dem akceptere en umulig Fragt alene af Frygt for, at en anden skal komme og hyde under, saa han selv kommer til at staa uden Fragt. Dette er netop Maaden til at holde Fragterne nede paa. Indser man, at en Fragt vil bringe Tab, saa bør man lade den gaa fra sig, selv om man tror, at en anden vil være dum nok til at hvide paa Krogen. En anden Aarsag, som bidrager til at holde Fragterne nede, er, at det i mange Tilfælde betroes Skibsføreren at slutte Fragterne. Man kan ikke fortænke en Skibsfører, som er udrustet med denne Magt, i, om han ved Fragt-

slutningen først og fremmest tænker paa sig selv, sin Familie og sin Besætning i det Haab, at der dog ogsaa nok vil blive lidt tilovers til Rederiet, selv om en nøgtern Beregning beviser det modsatte. Det vil her føre for vidt at komme ind paa alle de Aarsager, der er Skyld i Sejlskibsfartens sørgelige Stilling. Men er Aarsagerne mange, saa er Hjælpe midlet kun ét, og det er Sammenlutning, Sammenhold og Organisation. Man maa dog ikke tro, at alt er gjort ved at lade sig indtegne i en Forening. Saaledes synes imidlertid Flertallet, for ikke at sige alle Medlemmer af »Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg« at opfatte Sagen. Skal en Organisation kunne vokse sig stærk og opfylde sin Bestemmelse, saa er det ikke nok, at Arbejdet udføres paa et eller andet Hold, men der fordres Tillid, Interesse og Arbejde af alle. Saaledes vilde jo en interesseret Skibsfører eller Reder kunne bidrage til Foreningens Vækst ved at fremhæve Organisationens Betydning. Om det er sket, ved Bestyrelsen ikke noget om, men hvad der er sikkert er, at saa godt som ikke et eneste Anliggende er blevet henvist til Bestyrelsen i Aarets Løb. Det vilde være af den største Interesse at erfare, om samtlige Foreningsmedlemmer i Løbet af den sidste Sæson er blevet behandlet saa imødekommende af Mæglere, Afladere og Lastmodtagere m. fl., at der ingen Grund har været til Klager. I en Forening som denne, som jo kun har sin Eksistensberettigelse ved at kunne udrette noget godt til bedste for sine Medlemmer, er det efter Bestyrelsens Mening ethvert Medlems uafviselige Pligt at meddele sine Erfaringer i de Tilfælde, hvor han tror sig forurettet, og hvor han ved Foreningens Indgriben var i Stand til at opnaa sin Ret. Saaledes er det desværre ikke sket, og dette er en Omstændighed, som Bestyrelsen ikke kan andet end dybt beklage.

Derefter aflagdes Regnskabet, for hvilket der blev givet Decharge. Fra Redere i Skillinge var der indkommet en Skrivelse med Forslag om Ændringer i Lovenes Bestemmelser angaaende Optagelse af Medlemmer i Foreningen, gaaende ud paa, at dette skulde nægtes spekulerende Mæglere og Pramejere.

Efter en Tids Diskussion, hvorunder det fremhævedes, hvor vanskeligt det var at adskille spekulerende Mæglere fra andre Mæglere, besluttedes det, da Mæglerne heller ikke har Stemmeret i Foreningen, at henlægge Skillingeboernes Skrivelse indtil videre.

Derefter foretoges Valg af Bestyrelsesmedlemmer, og det bestemtes, at Stedet for næste Aarsmøde skulde være Simrishamn.

Om Minimalraterne førtes der en indgaaende og livlig Debat, hvorunder det fremhævedes, at en almindelig Tilslutning til Foreningen var af Betydning for at kunne opnaa et Resultat i denne Sag. Man var enig om, at det var paa højeste Tid at træffe Forholdsregler paa dette Punkt. Bestyrelsen fik den Opgave at sende et Cirkulære om til de forskellige Kredse med Opgivende af de nuværende Minimalrater for at indhente Kredsenes Mening, hvorefter Bestyrelsen skulde sammenligne og bearbejde de indkomne Udtalelser for derefter at forelægge dem for Foreningen.

Den Fare, de spekulerende Mæglere frembyder for Rederibedriften, drøftedes, men man indskrænkede sig til at udtale en Advarsel til de Mæglere, der var kendt som spekulerende.

Skibsmægler A. C. Hansson foreslog Afskaffelse af den saakaldte Adresseklausul i Certepartierne og vilde i Stedet for have en Bestemmelse om, at Skibsføreren skulde have Ret til selv at vælge sin Mægler paa Lossepladsen. Det gjordes gældende, at det var tilstrækkeligt at slette Adresseklausulen, og Foreningen besluttede at udtale sig for denne Foranstaltning.

Paa Forslag af Skibsmægler Hansson besluttede Foreningen endvidere at støtte Forlangendet om Indførelse af obligatorisk Lægeundersøgelse af Søfolk før end Paamonstringen, da Manglen heraf voldte Rederne

Tab og mange Ubehageligheder. Om Ulykkesforsikring for Søfolk førtes der en Debat, under hvilken Kaptajn Minor Rasmussen gjorde Rede for, hvorledes Forholdene paa dette Punkt var ordnet i Danmark.

Et Forslag af Kaptajn Victor Olsson om, at Foreningen skulde træffe Foranstaltning til Opnaelse af billigere Vilkaar for Forsikring af Søfolk, tiltraadtes.

Efter at Dagsordenen i Løbet af tre Timer var udtomt, sluttedes Mødet med en Tak til Dirigenten og Afsendelsen af et Svartelegram til »Norsk Sejlskibsrederiforening«, fra hvilken man havde modtaget et Telegram med Hilsen og Ønsker om et godt Samarbejde.

(«Snällposten».)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet foreligger der ikke nogen væsentlige Forandringer fra forrige Uge i det sejlbare Omraade. Danmark og Tyskland har kun haft ganske faa Kornlaster for Sejlere, og det samme er Tilfældet for Vestsverig, medens Østnorge har nogle flere Is- og Trælaster, men det er vanskeligt at komme til Forretning med Befragternes lave Tilbud, dog er den fragtledige Tonnage ikke stor, saa at der i flere Tilfælde oparbejdes et lille Tillæg. Fra Bottenhavet udbydes atter nogle flere Laster end i forrige Uge, men der sluttes kun ganske faa Fragter pr. f. o. w. og senere, idet Rederne for en Del holder paa højere Rater, medens særlig svenske Rederier efter de indgaaede Meddelelser er tilbøjelige til at slutte og slutter til lavere Rater end danske Redere fordrer.

Returfragter Vest fra er der atter lidt mere Liv i for Kullaster, idet der er flere Ordre fremme særlig for mindre Sejlere, og Tørnen er vedvarende gunstig med uforandrede Rater 6 a 7 £ pr. Keel til danske, tyske og norske Havne.

Angaaende de mindre Skibe har Markedet i det store og hele ikke forandret sig væsentligt. Königsberg staar stadig kun paa 5 M., men stiller 5½ M. i Udsigt, der lader imidlertid ikke til at være Reflektanter til under 6 M. Colberg sluttede nogle Skibe for Rug 4½ M., et enkelt Skib opnaaede dog 5 M., men nu er det atter flovere, da der i disse Dage er kommet nogle Skibe dertil for at losse. Stettin tegner vedblivende godt, og de første dertil ankommende Skibe kan sikkert gøre Regning paa god Udfragt. Greifswald søger endnu nogle Skibe, 4¼ M. for Rug, 5¼ M. for Havre, hvorimod Rostock ikke synes at komme højere end 4½ M. for Havre, hvortil der er sluttet, og samme Rate noteres ogsaa fra Wismar. Lübeck er foreløbig uforandret. Sverig er nærmest uforandret, dog er Vestsverig ret fløv. Af Trælaster noteres bl. a. Kalmar/Aalborg 8 a 9 Øre, Halmstad/Danmark 7 Øre. Ogsaa Memel er fremme med flere Trælaster, saaledes noteres til Stralsund og Wismar 19 M. Danmark sluttede i sidste Uge fra Provinserne nogle Skibe for Hvede til Sverig, saaledes til Kalmar 16 Øre, Åhus 13 Øre, Malmø 12 Øre. Fra Kjøbenhavn, hvor det stadig er knapt med Skibe, sluttedes Majs til Karrebæksminde 15 Øre, Hvede til Randers 18 Øre.

Generalforsamlinger.

Det kgl. octr. Sø-Assurance-Kompagni

afholdt den 3. ds. aarlig Generalforsamling.

Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Etatsraad Gustav Hansen aflagde Beretning og Regnskab.

Reserve fra 1909 til uafgjorte og paaregnede Skader udgjorde 1,031,956 Kr.. Præmie i 1910 af forsikret Kapital, 307,6 Mill. Kr., 2,731,296 Kr., indvundne Renter 94,140 Kr., med Overførsel fra 1909 ialt 3,857,762 Kr. Paa Udgiftssiden fandtes Reassurancepræmie af reassureret Kapital, 22,4 Mill. Kr., ialt 675,588 Kr. og udbetalte Erstatninger — Reassurandørernes Andel 2,020,989 Kr., Administrationsomkostningerne udgjorde 48,408 Kr. og Aarets Overskud 175,022 Kr.

Det foresloges fordelt saaledes, at Aktionærerne erholdt 12½ pCt. med ialt 150,000 Kr. Til næste Aar overførtes 5,371 Kr.

Veksellerer Hildesheim ankede over, at der gaves Udbytte til Trods for, at intet saadant burde have været givet, thi det havde kun være muligt ved, at man havde taget 200,000 Kr. fra et ekstraordinært Reservefond. Selve Aarets Status — den daarligste i de sidste 10 Aar — var nemlig faktisk gaaet ned med 200,000 Kr.

Kompagniets Løve passede i deres gamle Form for et Interessentskab, men ikke for et Aktieselskab, som dette faktisk var. Saaledes som Forholdene var nu, kunde ingen Aktionær uden Bestyrelsens Sanktion komme frem med et Forslag til Lovændring.

Etatsraad Gustav Hansen svarede, at man var villig til at gøre Forandringer, men dette krævede Tid, og i hvert Tilfælde lod man sig ikke kommandere dertil efter en enkelt Persons Ønske. Det var umuligt paa én Gang at forandre, hvad der havde været Lov i mange Aar. Det nævnte Beløb var iøvrigt ikke taget af Reservefonden.

Det foreslaaede Udbytte vedtoges.

Til Direktør genvalgtes Etatsraad Wm. Th. Malling. Til Repræsentanter genvalgtes enstemmigt Etatsraad Claus L. Smidt og Højesteretssagfører Asmussen og ved skriftlig Afstemning genvalgtes Kommandør Bonnesen.

Fra Sø og Land.

Omkommen dansk Sømand. Dansk Sømand Alfred Larsen, 18 Aar gl., der var forhyret med Dampskibet »Roman« af Dundee, formodes at være omkommen ved nævnte Skibs Forlis i Nordsøen den 22. November 1910. Hans Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, hvortil Henvendelse bedes rettet skriftlig.

Faldet over Bord og druknet. Maskinmester paa den danske Damp »Ekliptika« H. C. Nielsen, boende Gl. Jerbanevej Nr. 41, Valby, er den 3. ds. faldet over Bord og druknet i Havnen ved Rotterdam, hvor Skibet laa for at indtage Ladning. Den forulykkede efterlader sig Enke og fire Børn.

Havarier og Forlis.

Pernau, Dpsk. af Pernau, er paa Rejsen fra Sarpsborg til Riga i Ballast kommen paa Grund i stærk Taage ved Kullaberg; Forrummet er fuldt af Vand. Svitseren assisterer. Efter senere Meddelelse er Damperen sunket.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg, har paa sin sidste Rejse fra England til Hjemstedet haft haardt Vejr i Nordsøen og faaet en Del Rorskade. Med en Del Forsinkelse er Skibet ankommet til Aalborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Falken«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, for Regning Det Forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, foretoges den 25. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 160' 0" langt i Hoveddækket, 25' 11" bredt og 9' 10½" dybt i Rummet. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 400 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udrustet med Willh. Schmidts Overheder.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, Kjøbenhavn, er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Damperen »F. W. Fischer« af Rostock, er solgt til Skibsreder A. O. Lindvig i Kragerø. Skibet maaler 789 Brutto Reg.-Tons og laster 1,100 Tons d. w., er bygget 1901 i Grangemouth og har Kl. X A/4 K. i Germ. Ll. Kobesummen var £ 6,500.

Jagt »Stenbjørnen«, tilhørende Firmaet Holm & Strøyerberg, Kjøbenhavn, er solgt til Hr. A. R. Andersen, Rudkjøbing.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuchert pass. Brunshüttel 3./3. for London. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 4./3. for Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Cadix 4./3. til Lissabon. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Arendal 3./3. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 3./3. til Riga. — Antwerpen, Madsen, pass. Ouessant 1./3. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, ank. Odense 2./3. — Aurora, Fischer, ank. Pillau 5./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 25./2. — Beira, Lunge, pass. Ouessant 4./3. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 5./3. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Algier 4./3. — Christian IX, Holm, afg. London 4./3. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 2./3. til Reval. — Douro, Søberg, afg. Trondhjem 4./3. til Newcastle. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 6.3. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./2. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 6./3. — Garonne, Kromann, ank. Havre 5./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 4./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 28./2. — Hjelm, Kylesbeck, ank. Danzig 2./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 4./3. til Aalborg. — Jolantha, Simonson, ank. Riga 28./2. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 5./3. for London. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 4./3. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 5./3. — Leopold II, Christensen, afg. Libau 4./3. til Hull. — Louise, Larsen, afg. Reval 3./3. til Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 27./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Samos 1./3. — Moskov, Jon Jønsen, pass. Gibraltar 3./3. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Stockholm 1./3. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Hanstholm 4./3. for Antwerpen. — Nordjylland, Petersborg, pass. Holtenau 5./3. for Rotterdam. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 1./3. — Omsk, Harder, pass. Brunshüttel 4./3. for Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Hill 26./2. for New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 3./3. til Boston. — Perm, Gotthardt, ank. London 1./3. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 5./3. hertil. — Saga, Wiberg, afg. herfra 3./3. til Riga. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 5./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, afg. Stavanger 5./3. hertil. — Tiber, Bech, afg. Livorno 4./3. til Neapel. — Tyr, Thaning, ank. hertil 6./3. — United States, Gøtsche, afg. New York 2./3. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Stettin 4./3. — Hans Gude, afg. herfra 26./2. til Manchester. — Lena, ank. hertil 6./3. — Vadsø, afg. Liverpool 4./3. hertil.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, pass. Gibraltar 2./3. — Bintang, Caroc, pass. Suez 1./3. — Pangan, Gabe, ank. Kjøbenhavn 27./2. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Penang 20./2. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 3./3. til Bangkok. — Cathay, Kruse, pass. Perim 23./2. — Siam, Knudsen, pass. Suez 27./2. — Indien, Jensen, afg. Sabang 2./3. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Hongkong 3./3. til Shanghai.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 5./3. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 23./2. til London. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 27./2. til Demerara.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 25./2. — Martha, Christensen, ank. Toulon 3./3. — Elna, Rathje, afg. Dunston 28./2. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 4./3. — Simone, Therkildsen, ank. Rouen 2./3. — Jeanne, Olsen, ank. Marseille 2./3. — Vera, Larsen, afg. Rosas 28./2. — Daisy, Lagesen, afg. Bona 28./2. — Anine, Leih, ank. Tynen 4./3. — Kamma, Løffer, ank. Girgenti 5./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Rotterdam 27./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kiel 3./3. til Danzig. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Ghent 22./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 26./2. til Ghent. — Russ, Petersen, pass. Beachy Head 3./3. for Riga. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hounaine 1./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Nemours 4./3. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 27./1. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario. 22./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til Santa Elena. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rouen 28./2. — Amalienborg afg. Riga 28./2. — Brattingsborg ank. Genua

17./2. — Børglum (Secalia) ank. Horli 27./2. — Chassie Mærsk ank. Antwerpen 27./2. — Dansborg afg. Huelva 21./2. — Elsborg afg. St. Raphael 25./2. — Esrom (Granaria) ank. Kjøbenhavn 28./2. — Flynderborg afg. Windau 24./2. — Fredensborg ank. Windau 27./2. — Frederiksborg afg. Spezia 28./2. — Fyen afg. Windau 16./2. — Guldborg afg. Hull 25./2. — Gurra (Cimbria) ank. Stettin 28./2. — Hammerhus afg. Charleston 1./3. — Harrildsborg afg. Windau 2./3. — Hundborg ank. London 28./2. — Høneborg afg. Grangemouth 24./2. — Jelling afg. Norfolk 28./2. — Jømsborg ank. Livorno 27./2. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jagersborg ank. Huelva 21./2. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 12./2. — Kalø ank. Huelva 25./2. — Klampenborg afg. Sousse 18./2. — Kronborg afg. Grangemouth 9./2. — Lejre afg. Norfolk 15./2. — Lilleborg afg. Sarpsborg 2./3. — Marselisborg afg. Genua 1./3. — Nivingsston ank. Helsingør 22./1. — Næsborg afg. Riga 23./2. — Peter Mærsk ank. Spezia 1./3. — Randelsborg ank. Libau 27./2. — Rosenborg ank. Grangemouth 27./2. — Silkeborg ank. Königsberg 15./2. — Skakkeborg ank. Liverpool 27./2. — Skanderborg afg. Cardiff 24./2. — Skjoldborg afg. Huelva 24./2. — Skodsborg ank. Tynen 27./2. — Spigerborg ank. Sunderland 1./3. — Stegelborg afg. Newport 1./3. — Stjerneborg ank. Neufahrwasser 2./3. — Søborg ank. Bergen 1./3. — Taarnborg ank. Kiel 27./2. — Tuborg ank. Windau 28./2. — Ulfborg afg. Liverpool 1./3. — Uranienborg ank. Las Palmas 19./2. — Vordingborg afg. Cardiff 25./2. — Ørkild afg. Newcastle 24./2.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Esbjerg 2./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Borreyalla 23./2. — Freja, Nielsen, afg. Nexø 2./3. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 1./3.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Sierra Leone 18./2. — Nelly, Clausen, afg. Tynen 25.2. til Marseilles. — Fanny, Eriksen, ank. Færøerne 2./3. — Lilly, Nielsen, afg. Genua 3./3. til Cartagena. — Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 28./2. til Palermo. — Dagny, Sørensen, afg. Tonny Charente 2./3. til Barry Dock. — Mary, Bang, afg. Hamburg 4./3. til Havre.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 2./3. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 28./2. for Ghent. — Skinfaxe, Faber, afg. Emden 4./3. til Rotterdam. — Gulfae, Petersen, afg. Aarhus 4./3. til Libau. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Königsberg 27./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Hull 16./2. — London, Bom, afg. Windau 25./2. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 1./3. — Bryssel, Kaas, ank. Liverpool 4./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dakar 24./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Barry 28./2. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 20./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Sarpsborg 1./3. — Helene Sørensen, ank. Blyth 5./3. — Sjælland, Svarrer, afg. Aalborg 3./3. — Agnete, Sonnichsen, afg. Rotterdam 3./3. — Hermia, Hansen, ank. Odense 5./3. — Alice, Jørgensen, ank. Leith 4./3.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ank. Seaham 2./3. — Valborg, Hansen, afg. Riga 4./3. — Gunhild, Hansen, ank. Blyth 4./3.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Esbjerg 3./3. til Tynen. — Nautik, Brinch, ank. Swansea 4./3. — Nordsøen, Gramm, afg. Hamburg 2./3. til Liverpool. — Nexos, Basse, ank. Bandholm 1./3. — Gerda, Iversen, ank. Newport 4./3. — Johanne, Hansen, ank. Leith 3./3. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Cadiz 2./3. til Ibiza. — Laura, Pedersen, afg. Hangö 3./3. til Rouen. — Marie, Jessen, afg. Hamburg 2./3. til Limerick. — Nora, Larsen, ank. Valencia 2./3. — Cito, Jepsen, afg. Burriana 2./3. til Cartagena. — Dagmar, Mathiasen, afg. St. Servan 2./3. til Methil. — Norma, Mikkelsen, ank. Ilanely 2./3. — Aifa, Lauritsen, ank. Esbjerg 3./3.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Mærdor, Svarrer, ank. 18./2. til Antwerpen. — Prins Valdemar, Hansen, ank. 3./3. til Hamburg.

Ærs. Jenny, Svane, ank. Cadiz 1./3. — Vigilant, Jacobsen, ank. Swinemünde 1./3. — Merkur, Christensen, ank. Drøbak 1./3. — Adele, Kock, ank. Helsingborg 1./3. — Diana, Hansen, ank. Frederikshald 1./3. — Danmark, Nielsen, ank. Porsgrund 1./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Pontrioux 1./3. — Theodor, Andersen, afg. Marstal 3./3. til Tyskland. — Zakæus, Nielsen, afg. Marstal 3./3. til Tyskland. — Bølgene, Friis, afg. Marstal 3./3. til Tyskland. — Svip, Jensen, ank. Stralsund 3./3. — Kiana, Christensen, ank. Caherciveen 3./3. — Anne, pass. St. Catherines Point 1./3. for vestg. — Hertha, Krull, ank. Valencia 3./3. — Anne, Jørgensen, afg. Marstal 4./3. til Hasle.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. Marts 1911. — Svensk Skipsrederiforening for Segelfartyg. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkeslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltbeim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser. Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retsager

(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Vachtklub

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Haven.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37. Nakskov.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side — — — — — 25 —

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. Marts 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063
 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slangor af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



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

A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staltouge
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	---	---	------------------------

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn :
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danakelloyd“.

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

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

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

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 43

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: •CHANNEL, Cardiff, — •CHANNEL, Barry, — •CHANNEL, Newport, — •CHANNEL, Sharpness.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY.
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
Iorhen Martin Niason
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

A|s NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.



Galeasen „Najaden“, beliggende i Esper-
Grund af Ejerens Død til Salg. Skibet maaler 42⁰⁰/₁₀₀ Brutto-
og 31⁰⁰/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, er forsynet med en **Gideon-**
Motor, 15 HK., og Sandsuger samt Dykkerapparater, og er
fuldt udrustet saavel til Fragtfart som til Sten- og Vragfiskeri.
Om Køb henvender man sig til Overretssagfører **W. Krüger**,
Nytorv 17, Kjøbenhavn.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Claeifert.



NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarver.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Esbjerg
Tøvværks-fabrik
Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Skib til Salg. Skib til Salg.

Skonnert „Erna“, 113,88
Reg.-Tons, beliggende i Faa-
borg, er begrundet paa for-
andret Livsstilling, billig til
Salg ved Henvendelse til
Skibsfører **H. Poulsen**, Faaborg.

Skonnert „Kruse“ af Thurø,
maaler 124.38 Reg.-Tons, lader
230 Tons dw., 65 Stander Træ,
Kl. 3/3. l. l. Veritas, er til
Salg ved Henvendelse til
C. Bom paa Thurø.

Officielle Bekendtgørelser.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-
skibe, der er tildelte Kendingssignaler, samt alfa-
betisk Register over Handelsskibene. Tyvende Ud-
gave. Januar 1911. Pris: Kr. 1,20

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1911.

I Følge Danmarks Vareindførsel og Udførsel i Aaret 1909, udgivet af Statens statistiske Bureau, udgjorde Værdien af de Varemængder, der i Aaret 1909 indførtes til Forbrug fra Udlandet, c. 566,8 Mill. Kr., Værdien af Udførslen af indenlandske Varer til Udlandet har i samme Aar udgjort c. 443,8 Mill. Kr. Merindførslen beløber sig altsaa for Aaret 1909 til c. 123,0 Mill. Kr.

Værdien af Danmarks Indførsel til Forbrug steg fra 1908 til 1909 med c. 16,1 Mill. Kr., medens Værdien af Danmarks Udførsel af indenlandske Varer kun steg med c. 4,3 Mill. Kr. Merindførselsværdien, der i 1907 havde været oppe paa 184 Mill. Kr., og som i 1908 gik ned med 73 Mill. Kr., steg altsaa i 1909 med henved 12 Mill. Kr.

Den samlede Varetransport over Landets Grænser i 1909 omfattede 16,4 Milliarder Pund, hvoraf fire Femtedele for indgaaende og en Femtedel for udgaaende.

Vægten i 1909 af fremmede Varer, forbrugt her i Landet, udgjorde 11,869 Millioner Pd. (i 1908: 10,946 Mill. Pd.). Heraf falder c. Halvdelen 6,034 Mill. Pd. (i 1908: 5,454 Mill. Pd.) paa en enkelt Varepost: Kul, Koks o. l., 2,581 Mill. Pd. (2,333) paa Kornvarer og Foderstoffer og 887 Mill. Pd. (837) paa Trælast, indbefattet Brænde; dette giver for disse tre Vareposter tilsammen 9,502 Mill. Pd. (8,624), saaledes at der altsaa i 1909 bliver 2,367 Mill. Pd. tilbage til Fordeling paa alle de andre Forbrugsvarer, mod 2,322 Mill. Pd. i 1908.

Den samlede Vægt af Udførslen af indenlandske Varer i 1909 var 1,772 Mill. Pd. (i 1908: 1,722 Mill. Pd.), hvoraf 689 Mill. Pd. (724 i 1908) faldt paa Husdyr og Husdyrprodukter, 691 Mill. Pd. (607 i 1908) paa mineralske Produkter, og 185 Mill. Pd. (195) paa Korn- og Foderstoffer samt Have- og Markvækster. Der bliver altsaa 207 Mill. Pd. tilbage til Fordeling paa alle de øvrige indenlandske Udførselsvarer. Som det vil ses, er der Mængdenedgang i den samlede Udførsel fra Husdyrbruget. Vægten af den udgaaende Transit i 1909 udgjorde 1,480 Mill. Pd. (1908: 1,520 Mill. Pd.), hvoraf 626 Mill. Pd. Stenkul, mest til Skibsbrug. Nedgangen er navnlig fremkaldt ved en formindsket Transit af Hvede og Hvedemel samt af Fedtstoffer (til Margarinefabrikation).

Landets Indtægt ved Salg af danske Landbrugsprodukter til Udlandet i 1909 udgjorde 406,33 Mill. Kr., og dets Udgifter ved Køb af Landbrugsvarer fra Udlandet androg c. 223,25 Mill. Kr. Der har altsaa været en Merudførsel paa 183,08 Mill. Kr. i denne Omsætning i 1909. I nedenstaaende Tabel er angivet Merudførslen i Landbrugsomsætningen i 1909 sammenlignet med hvert af de foregaaende fem Aar, hvorhos det tilsvarende Gennemsnitsbeløb er tilføjet for Perioden 1891—1905, delt i tre Femaar:

1891—1895	gsntl. aarlig	95,4	Mill. Kr.
1896—1900	—	109,1	—
1901—1905	—	147,9	—
1903	—	162,8	—
1904	—	162,2	—
1905	—	171,9	—
1906	—	143,4	—
1907	—	157,7	—
1908	—	191,2	—
1909	—	183,1	—

Det fremgaar af denne Oversigt, at Udførselsoverskudet i Landbrugsomsætningen var 8 Mill. Kr. mindre i 1909 end i det foregaaende Aar. 1908 var imidlertid et særlig gunstigt Aar i landøkonomisk Henseende, hvad alle Beretninger samstemmer i; det ses da ogsaa ovenfor, at 1908 staar med et langt større Udførselsoverskud end noget andet Aar; men efter 1908 er 1909 det Aar, som staar med det største Landbrugsoverskud.

Dødsfald. De danske Statsbaners Søfartsinspektør, Kommandør F. Hammer er i Mandags afgaaet ved Døden.

Fra Kapl. V. Heise, der forretter Tjeneste i Statsbanernes Søfartsinspektion, har vi i Anledning af Dødsfaldet modtaget nedenstaaende Linier, som bærer Vidne om, i hvor høj Grad Hammer havde formaat at gøre sig afholdt i den Afdeling, der var ham underlagt:

Naar Flagene i Dag vajede paa halv Stang om Bord i samtlige Statsbanernes Færger og Skibe, da betyder det, at Chefen for Statsbanernes Søfart, Søfartsinspektør, Kommandør F. Hammer er afgaaet ved Døden.

Fredag den 3. ds. rejste Kommandøren glad ud paa en Tjenesterejse til Gjedser—Warnemünde Overfarten, men vendte allerede Lørdag Formiddag syg tilbage og døde den 6. ds. om Eftermiddagen.

I nogle Aar førte Afdøde Dampskib for Det Forenede Dampskibsselskab, og i flere Aar Postdampskib paa Korsør—Kiel Ruten.

I 1899 indtraadte Kommandør Hammer i Statsbanernes Tjeneste, virkede først som Søfartschef og efter Søfartsafdelingens Omforandring som Søfartsinspektør. I denne Stilling forblev han, til Døden altfor tidlig bortrev ham.

Trods Afdødes militære Uddannelse, var han i sin Gerning i Statsbanernes Tjeneste saa ligetil: enhver af hans Personale kunde altid henvende sig til ham, og man kom til ham ikke med Frygt, men med Tillid, da man kendte hans jævne, velvillige Sindelag. I udpræget Grad var han i sin Tjeneste her en Fredens Mand, der ønskede Fred og Fordragelighed i alle Forhold.

Særlig det sidste Aar, hvor Samarbejdet mellem ham og mig var dagligt og mere intimt, har givet mig Forstaaelse af, hvilket Tab hans Bortgang er for hele den Etat, han var Chef for. En velvillig Foresat og en god Støtte var han for sit Personale.

Hans Minde vil blive bevaret af det Personale, hvis Chef han var; det fortjener han af alle os, der tjente under ham.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1911.

Vilhelm Heise.

Fra Terneuzen skriver en Skibsfører til os:

Klareringsudgifter i Ghent. Da Fragterne for Tiden er smaa, og Fortjenesten som Følge deraf liden eller ingen, føles det saa meget desto mere, naar vi Skibsførere paa de forskellige Pladser til Tider er saa uheldige at falde blandt Røvere, hvilket nu desværre ikke er meget ualmindeligt.

I Løbet af Vinteren har jeg været to Gange i Ghent, og hver Gang været adresseret til Firmaet John P. Best, og dér blevet behandlet til min Tilfredshed. Desværre blev jeg denne Gang befragtet for udgaaende ved Hr. P. Vyané, som selvfølgelig klarerede Skibet og senere præsenterede en Regning for udført Arbejde.

Ved at gennemgaa samme kan man let faa den Tanke om, mon det syvende Bud endnu eksisterer? Hvilket jeg selv for Resten tvivler en Del om.

P. Jensen.

Fører af 3/m. Skonnert »Maagen» af Thuro.

Farlige Grunde i Ferrols Havn. »Shipp. Gaz.» gengiver et Telegram fra Ferrol til »Vos de Galicia«, hvori det hedder: Paa Foranledning af at to britiske Krydsere har stødt paa Klipper i Indsejlings-Kanalen til Ferrols Havn, er det blevet bekræftet ved foretagne nøjagtige Pejlinger paa Stedet, at der findes visse farlige Grunde paa en Strækning, som i de spanske Kort er betegnet som frit Farvand, klart for sikker Navigation.

Efter den nøjagtige Undersøgelse af Stedet, hvor Uheldet hændte, er det godtgjort, at paa det Sted af Kanalen, der er betegnet som frit for Navigationen, findes ikke mindre end tre farlige Klipper.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Redningsstation paa Manø? Tillad mig at bede om Plads for følgende i *Dansk Søfartstidende* i Anledning af »Merkantils« Udtalelser i Bladets Nr. 12 af 10. Februar d. A.

Jeg kan ikke være enig med den ærede Indsender, naar han udtaler, at, da Romø Redningsvæsens Forsøg paa at yde den strandede »Engelskmand« Hjælp, trods store Anstrængelser var forgæves, »saa vilde sandsynligt det samme ogsaa været Tilfældet, om der var blevet gjort Forsøg med Redningsbaad fra Manø«.

— Romø Redningsvæsen kunde intet gøre. Fanø ej heller. —

Men der havde da netop været en Mulighed for, synes jeg, at en Manø Redningsbaad havde kunnet komme det strandede Skib til Hjælp gennem »Draget« eller »Knudedyb«.

Nu derimod var denne Mulighed udelukket, da der intet Redningsvæsen eller Materiale fandtes paa Manø, og seks Menneskeliv gik tabt.

Offentligheden burde vel egentlig ogsaa have et vist Krav paa at faa oplyst af »Merkantil«, hvem de »flere Interesserede« er, som opkaster Spørgsmaalet: »Er det nødvendigt at have Redningsstation paa Manø?« og hvilken særlig Interesse de har af ikke at faa denne oprettet.

Udtalelserne om Planen angaaende Anlæg af Havn ved Ribe er jo for saa vidt Sagén uvedkommende foreløbig, som den sørgelige Stranding i November forrige Aar jo har vist, at Stranding med Tab af Menneskeliv kan forefalde, uden at en forøget Trafik paa Ribe opstaar. End mere vil altsaa større Trafik paa Ribe ad Søvejen kræve Oprettelsen af en Redningsstation paa Manø.

At Udbedringen af Sejladsen til Ribe vil skaffe mere Trafik end i Øjeblikket, og at denne hovedsagelig vil foregaa forbi Manø, er vel indlysende for de fleste. Om Udbedringen, der paabegyndtes i Aaret 1854, vil blive fuldført, vil jo Tiden vise, men dette turde jo ikke hæmme Oprettelsen af Redningsstationen paa Manø.

Hvorfor mener i øvrigt hele Fanø, at Spørgsmaalet angaaende en Redningsstation paa Manø bør staa hen foreløbig?

Den sidste Stranding ved Manø synes dog klart at bevise det modsatte.

Af én af de jyske Redningsstationer, f. Eks. Svenske Knolde, skulde kunne nedlægges (for at flyttes til Manø), synes mig tvivlsomt, men dette vil vel det jyske Redningsvæsen selv udtale sig om, i Fald der synes at være Grund dertil.

E. V.

New Yorks Havn. Washington, 6. Marts. (Ritz. Bur.) Krigsministeriet har givet sit Samtykke til, at de to Chelsea-Pierer i New York forlænges med 100 Fod ud i North-River, hvorved det bliver muligt at optage de sidst byggede Kæmpeskibe. Der vil i øvrigt blive nedsat en Kommission til Undersøgelse af Dokforholdene i New York og Omegn.

Det østasiatiske Kompagni. Paa et Tirsdag den 7. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte for Aaret 1910 af 8 pCt. paa de gamle og 4 pCt. paa de ny Aktier samt at

henlægge til Reserfefonden ordinært og ekstraordinært Kr. 2,250,000. Af det overskydende, Kr. 576,815.87, foreslaar Bestyrelsen at udbetale en Bonus af 2 pCt. paa de gamle og 1 pCt. paa de ny Aktier og at fremføre Kr. 176,815.87 i ny Regning. Generalforsamlingen er ansat til Lørdag den 8. April.

Til 3dje Behandling af Finanslovsforslaget for Finansaaret 1911—12 stilles af Søfartsministeren følgende Ændringsforslag, der er tiltraadt af Udvalget:

Til Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd 50,000 Kr.

Af Ministeren for offentlige Arbejder stilles følgende Forslag:

Bidraget til D. F. D. S. for at vedligeholde en daglig Dampskibsforbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg forhøjes med 23,000 Kr.

Skandinavisk Skibsfører Kongres. Kristiania, 7. Marts (Ritz. Bur.) Anden skandinaviske Skibsførerkongres sammentraadte i Formiddags Kl. 11 paa Sømandshjemmet, hvor der var mødt Delegerede fra Danmark, Sverig og Finland. Danmark repræsenteredes ved Kaptajn Bang fra Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, og Styrmand Christensen fra Dansk Styrmandsforening.

Norsk Skibsførerforenings Formand, Kaptajn Michaelsen, valgtes til Dirigent. Et Forslag til Statutter vedtoges med en Del Ændringer.

Statsbanerne. Skibsfører af 1. Grad A. V. Heise er konstitueret til at varetage Forretningerne som Søfartsinspektør under den ved Kommandør Hammers Død indtraadte Embedsledighed.

Fyrvæsnets. Marineministeriet har fra 1ste April d. A. at regne forfremmet Fyrassistent ved Udbyhøj Fyr H. P. Jensen til Fyrmester af 10de Lønningssklasse og beordret ham til Tjeneste ved Møens Fyr.

Fra s. D. at regne har Ministeriet bemyndiget Fyrdirektøren til at forflytte:

Fyrmester ved Hammeren Fyr G. H. E. Wielandt til Skagen Fyr.

Fyrmester ved Sejro Fyr A. M. Dam til Hammeren Fyr og

Fyrmester ved Møens Fyr N. J. Z. Nielsen til Sejro Fyr.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 8. Marts.

Tyske Farvande.

Pillau. Havnen: løs Sjap- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten helt lukket: Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Gefle. Søen: isfri. Gefle og Skutskär: svær Fastis. Harnäs: Skibsfarten helt lukket.

Ørskär. Søen: Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe. Grepen: Skibsfarten helt lukket.

Sandhamn: Til Stockholm: Isrende.

Strömstad. Idefjorden: tynd Fastis, Isrende.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Telegram fra Isafjord, den 8. Marts:

Den 7. Marts. Isen landfast ved Kap Horn (Kap Nord), hindrer Passagen.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 121/1910, afsagt den 21. Februar 1911. Kaptajn M. Jespersen mod Kaptajn R. L. Gøtsche som nuværende Fører af Dampskibet »United States«.

Paa Rejse fra Kjøbenhavn til New York via Kristianssand med en Ladning Stykgods paa 3,000 Tons, 567 Passagerer og en Besætning paa 210 Mand mødte Dampskibet »United States« af Kjøbenhavn, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, ved Indsejlingen gennem Østløbet af Kristianssand Fjord Lørdag den 4. Juni 1910 om Morgenen Kl. c. 6 en tæt Taage, hvorfor Føreren efter den ombordværende Lods's Raad besluttede i Stedet for at gaa op til Kristianssand at manøvrere ud af Fjorden igen. Paa det Sted, hvor man befandt sig, var der 225 Meter Vand, hvorfor det ikke lod sig gøre at ankre op; Skibet blev derfor vendt og Kursen sat SSØ., hvorpaa man gik frem med langsom Fart. Et Par Minutter senere bemærkede Udkigsmanden paa Bakken en Kost om Styrbord. Maskinerne stoppedes, og der blev slaaet fuld Kraft »Bak«, men straks efter stødte Skibet paa Dværsgøboen med Forskibet, der derved løftedes c. 6 Fod. (Skibets Amning var for Grundstødningen 23 Fod 7 Tommer for og 25 Fod 9 Tommer agter, efter Grundstødningen henholdsvis 17 Fod 10 Tommer for og 28 Fod 8 Tommer agter). Ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet fra Stævnen og c. 40 Fod agter efter berørte Grunden. Denne skraanede ret jævnt ned til dybt Vand; den bestod af fast Fjæld, hvis Overflade ved Stødet var oprevet og sprængt. Paa Skibet var den forreste Del af Kølpladen bøjet og sprængt og flere Plader stærkt beskadiget. Lastrum og Bundtanke med Undtagelse af Forpeaken var tætte. Vejret var ved Grundstødningen godt, Vinden sydlig og Strømmen østlig.

Kl. 9 Formiddag kom de tre Dampere »Lindesnæs«, »Fragtmanden« og »Aktiv« til Stede med tre Lægttere og landsatte Passagerer, Bagage og Post. De forreste Bundtanke blev tømt og Agterpeaken fyldt med Vand; derefter forsøgte det med egne Maskiner at bakke Skibet af Grunden, men uden Resultat. Kl. 5 Eftermiddag begyndte man med Assistance af Arbejdere fra Land, at udlosse Ladningen i de tre til Stede værende Lægttere, og ud paa Aftenen ankom yderligere to Lægttere. Losningen fortsattes uafbrudt hele Natten og den følgende Formiddag. Søndag Eftermiddag, Kl. c. 3½, kom Damperne »Bryderen« og »Holar« og noget senere Damperen »Saxo«, der alle var sendt fra Kjøbenhavn af D. F. D. S. for at søge at bringe det grundstødte Skib flot. Der gjordes straks forgæves Forsøg herpaa af de to førstnævnte Skibe under Medvirkning af Skibets egne Maskiner. Losningen fortsattes derefter, samtidig med at »Bryderen« vedblev at slæbe. Kl. 1 om Natten den 6. begyndte Skibet at dreje, og Kl. 1.40 gled det af Grunden, efter at der var udlosset 7—800 Tons af Ladningen. Skibet gik derefter ved egne Maskiner ind til Kristianssand og ankrede paa Reden Kl. c. 2½. Med Undtagelse af Forpeaken, hvor der var 18 Fod Vand, viste Skibet sig stadig at være tæt.

»United States«, der er bygget i 1903 af Staal og maaler 10,100 Brutto, 6,035 Netto Reg.-Tons med Maskiner paa 1,450 nominelle, 8,500 ind. Hestes Kraft, er i beskadiget Stand vurderet til 2,870,000 Kr., (Skaden er anslaaet til c. 56,000 Kr.). Ladningen er vurderet til c. 762,000 Kr. og Distancefragten til c. 18,000 Kr. Af de ved Bjergningen medvirkende Skibe, er »Bryderen«, »Saxo« og »Holar«, der alle tilhører D. F. D. S., op-

givet til henholdsvis 407,703 og 548 Brutto Reg.-Tons med Maskiner paa henholdsvis 1,000, 550 og 340 ind. Hestes Kraft og til en Værdi af henholdsvis 134,900, 200,000 og 70,000 Kr. De positive Udgifter for Bjergerne, er af disse opgjort til c. 10,000 Kr. Af de nævnte Skibe anvendes »Bryderen« udelukkende til Bjergning og Bugsering.

Da der ikke er opnaaet Enighed om Bjerglønnsens Størrelse, har Citanten, Kaptajn M. Jespersen, paa samtlige Bjergeres Vegne paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder navnlig Skibets Stilling, idet det stod fast med Forskibet paa en Klippe paa et Sted, der var ret aabent for visse Vinde, det ikke ringe Arbejde og Størrelsen af de bjergede Værdier, findes en Bjergeløn af 80,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb med Renter som paastaet, saaledes vil være at tilkende Citanten paa samtlige Bjergeres Vegne, og saaledes at herunder er indbefattet Godtgørelse for Sagens Omkostninger.

Det norske Veritas.

Ny Bygningsregler for Staalskibe.

Som en Følge af, at de ældre Regler viste sig mindre anvendelige paa de modificerede Typer af Skibe, der i Tidens Løb havde udviklet sig, blev det nødvendigt at foretage meget gennemgribende Ændringer i Bygningsreglerne for Staalskibe. Resultatet af disse Forandringer foreligger nu i Udgaven af norsk Veritas' Regler og Tabeller for 1911.

En af de mest radikale Forandringer i de ny Regler angaar Betegnelserne af og Fordringerne for de forskellige Skibstyper. De ældre Betegnelser som Todæk-, Tredæk-, Spardæk- og Stormdæk-Skibe falder bort som Følge af, at alle disse Typer i Tidens Løb har undergaaet saadanne Forandringer, at det, der tidligere dannede Skillelinierne mellem dem, nu ikke mere findes. Et Fartøj, der under de gamle Regler vilde falde ind under Kategorien Todæk-Skib, har for Eksempel nu som Regel kun ét Dæk, og et Tredæk-Skib har nu kun to eller mulig endogsaa kun ét Dæk. Forskellen mellem To- og Tredæk-Skibe i den ældre Opfatning af disse Betegnelser er helt forsvunden, og disse Typer bør derfor med Hensyn til Materialbestemmelser nu behandles absolut ens.

Spardæk-Skibene er i Tidens Løb i Realiteten bleven til Tredækkere eller Todækkere med den mulige Forskel, at de ikke lastes fuldt saa dybt som de sidste. Spardæknavnet bør derfor ogsaa nu falde bort, da det er bleven misvisende. Ønsker en Røder et Skib for let Last, hvor den dybeste Nedlastning, Reglerne tillader, ikke er nødvendig, saa kan et saadant Skib ogsaa bygges under de ny Regler, idet Materialdimensionerne kan reduceres i Overensstemmelse med Formindskelsen i Nedlastningen.

For Stormdæk-Skibenes Vedkommende er Forholdet omtrent som for Spardæk-Skibene. Da man har maattet behandle Stormdæk-Skibe paa samme Grundlag som de andre Skibstyper, og da det under de ny Regler vil være vanskeligt at afgøre, om et Skib nærmest svarer til den ældre Betegnelse Stormdækker, Spardækker eller Tredækker, saa har man fundet det nødvendigt ogsaa at sløjfe Stormdæk-Betegnelsen.

Der vil saaledes under de ny Regler ikke blive nogen af disse Særbetegnelser. Beskrivelser af Overbygningerne samt Frihordels Størrelse, der bliver opført i Skibsregistret, vil altsaa nu tilkendegive, om Skibet nærmest burde anses for en Tredækker eller en Stormdækker efter de ældre Betegnelser.

Skibenes Hoveddimensioner og Numrene til Bestemmelse af Materialdimensionerne fåges omtrent som tid-

ligere. Dog skal bemærkes, at Længden nu maales u d e n p a a Stævneene, og Dybden er Dybden i R i d s e t i Overenstemmelse med den sædvanlige Proksis. I Stedet for som tidligere at basere Fordringerne med Hensyn til Tykkelserne for Springplader, Vaterbordsplader og Dæk paa Langskibsnummeret, Forholdet mellem Længden og Dybden og Skibets Type, bliver disse Dele nu bestemt i Henhold til et Overlængdenummer paa en saadan Maade, at man undgaar de store Spring i Fordringerne, der var uundgaelige med de tidligere Bestemmelser, naar ikke Tabellernes Antal og Størrelse skulde forøges uforholdsmæssig.

Reglernes Tekst er betydelig indskrænket, og de nødvendige Oplysninger om Materialbestemmelserne er saavidt gørligt nu indtaget i selve Tabellerne.

Tykkelserne for Plader og Vinkler er nu opgivet i Decimaler af en engelsk Tomme i Stedet for som tidligere i Tyvendedele af en Tomme. Denne Maalenhed benyttes nu i stor Udstrækning i England og kan lettere sammenlignes med Metermaalet end de tidligere.

I Reglerne for Maskiner og Kedler er der ikke ved denne Lejlighed foretaget nævneværdige Forandringer.

„Vikinger“

Fra en Sejlskibsfører har vi modtaget følgende:

Mon den blotte Overskrift »Vikinger« ikke omtrent vil være nok til at fængsle Interessen hos de fleste Søfolk, der gerne ser deres Stand hævet op til det Trin i Samfundet, som den har, eller rettere har haft Krav paa i mange Aar; for det er jo ikke noget nyt, at Søfolk har været og fremdeles bliver behandlet som Stedbørn. Stat og Kommune har jo ganske vist af og til ladet os mærke, at vi er til, nemlig naar der skal betales til dette eller hint, men ud over Betalingsspørgsmaalet vil man helst beskæftige sig saa lidt som muligt med os.

I sin Tid skete saa ganske vist en Slags Revolution, og »Viking« blev bygget. Dette Foretagende blev hilst med Glæde og vilde sikkert altid have staaet som noget smukt, hvis ikke »Viking«s høje Bestyrelse havde fundet paa at sende en Marineofficer om Bord for at opdrage vore fremtidige Søfolk. En almindelig Officer fra Handelsmarinen mentes ikke at være fin nok, trods det, at den almindelige Mening er, at der indenfor Handelsmarinen sikkert findes Mænd, der i alle Fag, Søfarten vedrørende turde stilles paa et ligesaa højt Trin som vore Marineofficerer, men — de forstod ikke at arbejde programmæssigt.

Nu da det første Hold Elever fra »Viking« skulde være færdigt, er det med stor Interesse, jeg har læst de forskellige Forslag til disse unge Folks Anbringelse for videre Uddannelse, og jeg tror, at jeg maa give Kaptajn Andersen af »Leif« Ret, naar han mener, at et Aar om Bord i en af vore Skonnerter vil være af udmærket Nytte.

At Undervisning og Uddannelse foregaar programmæssigt, lyder meget smukt, saa længe der er den fornødne Kraft og Tid til Programmets Overholdelse. Noget andet vil det imidlertid blive, naar disse unge Mennesker, maaske alt om faa Aar, selv skal forestaa Arbejdet om Bord i et Skib — med en Stab af Folk, som hverken er systematisk eller teoretisk uddannet, og maaske heller ikke altid saa fuldtallig, som Programmet fordrer — hvorledes de da vil stille sig overfor Løsningen af Opgaven? Mon da ikke den Mand, der har den praktiske Uddannelse fra vore Skonnerter og Dampere, bliver den Rederne vil være bedst tjent med? At vore dannede Marineofficerer skulde være de rette til at opdrage praktiske Søfolk til Handelsmarinen, har vi jo endnu ingen Bevis for, selv om det har lydt aldrig saa smukt i Bladene, at Kaptajn

Andersen, »Viking«, har kunnet udføre Undervisningen programmæssigt paa sine Rejser.

Blandt de mange fremkomne Indlæg »Vikinger«, var et underskrevet »Olsen, Tæller i Nationalbanken«. Det er dog vist kun et begrænset Antal, der har glædet sig over det da det nærmest maa se ud, som Hr. Olsen med det har haft til Hensigt at kaste Smuds paa den danske Sejlskibsflaade. Hr. Olsen nævner et Par daarlige Eksempler, som han har været Vidne til, men mon dette berettiger til at bedømme os alle ens, og mon der egentlig er nogen Sikkerhed for, at der ikke indenfor den af ham saa højt priste Stab af Marineofficerer, kunde findes lige saa mange mindre gode Herrer som i Handelsflaaden.

I forskellige fremmede Lande bliver vore danske Skibe som Regel omtalt paa en fordelagtig Maade, og det er vel ikke helt ukendt, at tyske Forældre gerne ser deres Dreng om Bord i danske Skibe, saa selv om de hygiejniske Forhold ikke kan staa paa Højde med »Viking«s, saa kunde Hr. Olsen maaske dog alligevel opnaa at se sin Søn som en Pryd for den danske Sømandsstand, selv om han maatte tilbringe sin Uddannelsestid i et almindeligt Folkelukaf i Stedet for i »Viking«s Saloner.

M. S. Mortensen.

»Maagen«.

Fragtmarkedet.

De hjemgaaende Markeder ligger fremdeles ret stille, men med Undtagelse af Sortehavet, hvorfra Raterne igen er en Kende lavere, har der intet Steds fundet Nedgange Sted. I flere af Sortehavshavnene er der saa megen Tonnage ophobet, at Dampere maa vente paa Tørn, der dog som Regel kan begrænses til 3—7 Dage. Is ved Nikolajeff og andre Havne gør ogsaa Forholdene besværligere, men med Genaabningen af Azow og Donauen i nær Fremtid vil der blive et større Felt at arbejde paa, og en Forandring til det bedre vil da uden Tvivl finde Sted. For prompt Lastning betalte Nikolajeff 7/6 til London eller Rotterdam, 7/9 Antwerpen eller Weser, 8/ Hamburg, 3 Dages Tørn, medens Odessa fragtede til 3 d. højere med 5—7 Dages Tørn og Sulina til 8/ »any«, 8/6 Hamburg, 9/ Rouen. Fra Donauen betales 8/9 à 9/ L. H. A. R. pr. 15.—31. Marts og fra Azow 9/4½ »any«, 9/10½ Hamburg pr. 1.—25. April. Middelhavet er uforandret paa Basis af 5/6 for Ertz Kartagena/Middlesbro, 5/9 Glasgow, 5/ Algier/Newport. Fra Østen placeredes en Række Marts/April Dampere, og der betales bl. a. 27/6 for Bønner fra Vladivostok, c. 23/6 for Ris fra Birma, alt til U. K. eller Kontinentet, 24/9 Jute fra Kalkutta til Dundee. Fra Kurrachée anbragtes nogle Dampere til 15/3 udsøgt Havn paa »net terms«. Nordamerika har ikke sluttet meget udover Trælast fra Golfen, hvorfor der betales ganske gode Rater, f. Eks. 122/6 til Buenos Aires, 75/ à 80/ til to Havne U. K. eller Kontinentet. En Kornlast fra Baltimore pr. Marts sluttedes til 1/10½ udsøgt Havn, 2/ Dunkerque, 2/3 Kjøbenhavn, Aarhus eller Aalborg. For Kul til Vestitalien faas 9/6 à 10/. La Plata er flov. Sidst betalte Rater fra San Lorenzo Grænsen er 9/ O. C. fra Bahia Blanca 10/3 à 10/6. For Quebracho fra Colastine betales 14/6 à 15/ U. K. eller Kontinentet, 6 d. mere New York. Østersøen har ikke meget at byde paa. Riga er flovere paa Basis af 9¾ d. Rotterdam 10½ d. Antwerpen, Fres. 19/20 Hør til Dunkerque. Fra Libau og Windau betales c. 8¾ à 9 d. til Rotterdam, 11¼ d. Dunkerque, 1/1½ Rouen. Kulfragterne til Østersøen ligger lidt bedre. Til Middelhavet og Sydamerika er de meget faste, og flere mindre Stigninger har fundet Sted. Fra Firth of Forth betales 4/4½ Horsens (1,000), 5/ Tønning (1,000), 3/9 Rotterdam (1,800), 7/9 Porto Vecchio: 19/6 Buenos Aires (4,400). Fra Tynen eller Blyth sluttedes der til: 4/ Königsberg (2,500), 3/10½ Lübeck (2,000), 3/6 Korsør

(2,000), 4/9 Hobro(700), 4/9 Bordeaux (1,000), 7/7½ Barcelona (1,700), 7/6 Genua eller Savona (3,000), 7/6 Monaco (1,600), 7/6 Aleksandria eller Port Said (5,000—7,000), 8/ Las Palmas (2,300). Fra Cardiff eller Newport betalt 4/ Antwerpen, 5/6 Genua. Frs. 7¾ Alger, 8/3 Marseille, 7/3 Smyrna, 7/6 Konstantinopel, 8/ Aleksandria, 7/9 Port Said, 12/ Colombo, 8/ Las Palmas, 9/ Sierra Leone, 21/ Santos, 18/ Rio Janeiro. 19/6 à 20/ River Plate prompt. 18/3 à 18/6 pr. primo April.

Generalforsamlinger.

Sømandsforeningen

afholdt sin årlige Generalforsamling Lørdag den 4. Marts i Børsens Forsamlingsaal.

Foreningens Formand, Kommandør J. H. Schultz, bød Forsamlingen Velkommen. Forhenværende Retsformand Madvig overtog Hvervet som Dirigent.

Formanden fremlagde de reviderede Regnskaber for 1910.

De overordentlige Medlemmers Kasse begyndte Aaret med en Saldo fra 1909 paa Kr. 5,368.14 og sluttede det med en Sparekassebeholdning paa Kr. 7,439.94. Indtægter og Udgifter ballancerer med: Kr. 11,272.70. Bidrag fra Kongen, Prins Valdemar og Kong Haakon udgør Kr. 360, fra overordentlige Medlemmer i Kjøbenhavn Kr. 1,058, udenfor Kjøbenhavn Kr. 228, i Renter er indkommet Kr. 3,808.56. Der er udbetalt af Legater ialt Kr. 2,318, og Foreningens hele Administration har kostet Kr. 2,682.46. Kassen ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 101,839.94.

Sømandenes Kasses Medlemsbidrag udgjorde fra Kjøbenhavn Kr. 603, udenfor Kjøbenhavn Kr. 1,492, de fire store Søforsikringselskaber har som sædvanligt givet hver Kr. 200, og Renteindkomster beløb sig til Kr. 3,419. — I Sygehjælp har Kassen ydet Kr. 804.99 i Kjøbenhavn, Kr. 1,700.28 udenfor Kjøbenhavn; i Begravelseshjælp Kr. 240 i Kjøbenhavn, Kr. 540 udenfor Kjøbenhavn, og i Alderdomshjælp Kr. 846 i og Kr. 960 udenfor Kjøbenhavn. I Forlishjælp er der — mærkeligt nok — kun ydet 75 Kr., Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 2,986.66, ved dets Udgang Kr. 3,020.27, og Aarets Indtægts- og Udgiftsside ballancerer med Kr. 9,340.70. — Sømandenes Kasse ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 84,020.27.

Enkekassens Medlemsbidrag udgjorde i Kjøbenhavn Kr. 389, udenfor Kjøbenhavn Kr. 659, Medlemsindskud Kr. 10, Gaver Kr. 20, Renteindtægt Kr. 5,283.60, en udtrukken Obligation Kr. 2,000. — Der er udredet i Pensioner Kr. 1,750 i og Kr. 3,020 udenfor Kjøbenhavn, og til Enkebegravelse Kr. 180. Kassebeholdningen var ved Aarets Begyndelse Kr. 5,234.74, ved dets Udgang Kr. 2,207. Paa Udgiftssiden er opført Kr. 5,544.75 til Køb af Obligationer, og Indtægt og Udgift ballancerer med Kr. 13,596.34. — Enkekassen ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 36,047.44.

Byggefondens har haft en Huslejeindtægt af Kr. 15,149.50, i Bolværkspenge Kr. 300, og i Tilskud fra Fonden til Oprettelse af Enkeboliger Kr. 552. — Reparationer har medført en Udgift af Kr. 4,726.55, Administrationen har kostet Kr. 1,493.74, Renteudgiften udgjorde Kr. 6,484.22 og Skatter Kr. 2,052.87. — Udgifter og Indtægter ballancerede med Kr. 16,138.49.

Foreningens samlede Formue udgjorde den 31. December 1910 tilsammen Kr. 321,907, hvoraf Kr. 68,312 er Legatornue. Foreningens Formue er i Aarets Løb forøget med Kr. 9,577, hvoraf Kr. 6,000 er Grosserer Serdin Hansens testamentariske Gave.

Formanden meddelte, at Foreningen havde faaet en stor Gave, som ikke var kommet paa Aarets Regnskab. Nytaarsaften kom en stor Konvolut ind ad hans Dør, den indeholdt Kr. 15,000 i Obligationer fra Assurandirektør Carl Will. Det var Carl og Therese Wills Legat til Byggefondens eller til »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker«. Det var det Skridt frem, som endnu stod tilbage, og fra 1. Januar 1911 er »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker« en fuldbragt Kendsgerning. — En Tak til Direktør Will for den smukke Gave! — Forsamlingen sluttede sig til denne Tak ved at rejse sig.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Formanden mindede om Foreningens i Aarets Løb ved Døden afdøde Medlemmer og Velgørere, særlig Kontreadmiral C. Bruun, Grosserer B. Hirschsprung, Etatsraad J. P. Bryde, Geheime-etsraad Rosenstand, Etatsraad J. C. Perslew og Missionær Wollens og ligeledes den for kun en Maaned siden afdøde C. Larsen. Deres Hjælp til Sømanden skal mindes med Tak! Navnlig Admiral Bruun, der var et af de ældste overordentlige Medlemmer. Kun Viceadmiral Uldahl har været Medlem lige saa længe. Foruden sit Bidrag gav Admiral Bruun Foreningen sit Arbejde, der var meget betydeligt. Ære være hans Minde i Sømandsforeningen!

Forsamlingen rejste sig.

Formanden udtalte sin Glæde over, at Antallet af overordentlige Medlemmer gaa 176 i 1909 yderligere steg til 180 i 1910 og saaledes er i stadig Fremgang. Men han maatte beklage, at Medlemstallet i Sømandenes Kasse er i stadig Nedgang og fra 445 i 1909 gik ned til 425 i 1910, ligesom Enkekassens Medlemmer fra 174 gik ned til 168. Søndens Antallet af Enker steg fra 52 til 54.

Vi mener, udtalte Formanden, at vi har gjort os al mulig Umage for at faa de mange Søfolk til at benytte den store Hjælp, de kan faa i Foreningen. Der maa jo være noget i Vejen, siden de ikke gør det, men vi véd ikke, hvad det er. Vi haaber imidlertid frenddeles, at det skal lykkes ved fortsatte Anstrængelser at faa Sømandene til i stort Antal at træde ind i Foreningen.

Formanden gav sluttelig Meddelelse om »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker«. Da der i Fjor foretoges Indsamling til et Mindesmærke for Prinsesse Marie, fremsatte Konsul Rasmussen i Fredericia den Tanke, at Indsamlingen skulde benyttes til Hjælp til Sømandsenker. Tanken mødte Velvilje i Pressen, Havnekapitajn Drechsel tog sig af den, og Viceadmiral Wandel kæmpede for den i Indsamlingskomitéen. Det blev da vedtaget, at Halvdelen af den indkomne Sum skulde benyttes til et Monument, Halvdelen til et Hjem, der skal bære Navnet »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker«. Vi har faaet Meddelelse om, at vi hertil vil faa Kr. 20,000, hvoraf vi allerede har modtaget Kr. 9,000.

Foreningens Bygning paa Kristianshavn vil blive benyttet til dette Hjem, den vil blive istandsat og tidssvarende indrettet, og alle sekundære Prioriteter i Ejendommen bliver udbetalt. Dette er iøvrigt allerede sket, og betydelige Istandsættelser er udført, ligesom der ogsaa er bortgivet et Antal Friboliger. Foruden de Kr. 20,000 er der indkommet meget betydelige Gaver til Hjemmet, og Generalkonsul V. Faber og fhv. Skibsmægler P. A. Petersen i London har i England indsamlet over Kr. 11,000 til Hjemmet og indsamler frenddeles. For det alt indkomne vil der allerede i Aar kunne gives 20 Friboliger.

Af Bestyrelsesmedlemmerne fratraadte fhv. Skibsfører Minor Rasmussen og fhv. Skibstømmer Spølling efter Tur. Spølling genvalgtes, og i Stedet for Minor Rasmussen, der ikke ønskede at genvælges, valgtes Skibsinægler Grube i Marstal. I Stedet for Skibsinpektør Bønde, der ønskede at fratræde, valgtes Toldassistent Andreassen.

Til Revisor genvalgtes Kommandør P. C. Bræstrup, og i Stedet for Konferensraad H. P. J. Lyngbye, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Grosserer Westi Steffensen.

Formanden takkede Konferensraad Lyngbye for hans mangeaarige, store og omhyggelige Arbejde for Foreningen.

Forsamlingen: Konferensraad Lyngbye leve! — Hurra!

Konferensraad Lyngbye: Tak! Jeg har altid mødt den største Velvilje i Foreningen, og det har været mig en stor Glæde. Jeg takker for den Tid, Medlemmerne har vist mig den Tillid at vælge mig. Mit Syn, som er ret svagt, og mine 77 Aar nøder mig til at trække mig tilbage. Jeg haaber, at de ny og yngre Mænd, som kommer i mit Sted, vil gøre Arbejdet lige saa godt, som jeg har ønsket og søgt at gøre det!

Dirigenten oplyste, at der ikke forelaa Ændringsforslag til Vedtagelse, men kun Forslag om at bemyndige Bestyrelsen til at udarbejde Ændringsforslag, hvorved Statutterne for »Fond for Oprettelse af Sømandsboliger« (Byggefonden) forandres til Love for »Prinsesse Marias Hjem for Sømandsenker«. Naar Ændringsforslagene er udarbejdet, vil de blive forelagt en Generalforsamling.

Kaptajn Wibroe: Kan der ikke ogsaa skaffes Friboliger til gamle Sømand og deres Hustruer?

Formanden: Kan De skaffe os 40,000 Kr., saa skal De faa 13 saadanne Friboliger!

Kaptajn Wibroe: Jeg vilde hellere, at nogen kunde skaffe mig 40,000 Øre (Munterhed).

Formanden: Saa snart der kan skaffes de fornødne Midler dertil, vil der ogsaa blive givet gamle Sømand og deres Hustruer Friboliger og saaledes, at selv om Manden dør, vil Hustruen dog beholde Friboligen og ikke som i »Bombøbessen«, hvor hun da mister den.

Der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til at udarbejde Ændringsforslag til Statutterne.

Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Formanden. Dirigenten og Foreningen.

Havarier og Forlis

Skonnert »Louise«, Kapt. Christen, af Vejle, kolliderede den 8. ds. med Dragør Fyrskib. Fyrskibet tog ingen Skade, hvorimod Skonnerten fik Skade paa Rejsningen.

Dpsk. »Clara« af Kjøbenhavn har i Følge »Ritz. Bur.« haft Ild om Bord den 8. ds. under Skibets Ophold i Odense. Det lykkedes Brandvæsnet at faa Ilden slukket i Løbet af en Times Tid. Skaden er ret betydelig, og Skibet maa rimeligvis gaa til Kjøbenhavn for at reparere.

Nybygninger, Køb og Salg

Damperen »Arabien«, bygget hos Swan Hunter & Wigham Richardson, Wallsend, for Regning Det østasiatiske Kompagni, ankom hertil forleden Dag og lagde ind i Frihavnen for at indtage Last. Skibet har følgende Dimensioner:

Længde 400', Bredde 53', Dybde 38,6' og en Lasteevne paa 9,000 Tons.

Maskinerne er tregangs Ekspansions-Maskiner, der udvikler 2,500 ind. HK.

Skibet skal gaa i Fart mellem Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen og Østasien.

Skibsefterretninger. Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. London 7./3. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Cascaes 6./3. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 8./3. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 6./3. nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 6./3. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 6./3. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. Odense 7./3. til Dunston. — Aurora, Fischer, ank. Pillau 5./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 8./3. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 8./3. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 5./3. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Algier 6./3. til Tunis. — Christian IX, Holm, afg. Aalborg 8./3. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 6./3. — Douro, Søberg, ank. Newcastle 8./3. — Esbjerg, Strufove, afg. herfra 7./3. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./2. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 6./3. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 8./3. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 4./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 28./2. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 8./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Aalborg 7./3. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 9./3. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 6./3. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 28./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 4./3. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 5./3. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 8./3. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 7./3. for Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 8./3. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Samos 1./3. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Gibraltar 3./3. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Memel 8./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 6./3. — Nordjylland, Petersborg, afg. Rotterdam 8./3. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 1./3. — Omsk, Harder, ank. Hull 7./3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 6./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 3./3. til Boston. — Perni, Gotthardt, ank. London 1./3. — Pregel, Iversen, ank. hertil 8./3. — Saga, Wiberg, ank. Riga 6./3. — Texas, Clauson Kaas, afg. Aalborg 8./3. til Kristiania. — Thyra, Tramp, ank. Stettin 9./3. — Tiher, Bech, ank. Catania 7./3. — Tyr, Thaning, afg. herfra 7./3. til Windau. — United States, Gøtsehe, afg. New York 2./3. til Kristiansand. — Viking, Meyer, ank. hertil 7./3. — Hans Gude, afg. Manchester 8./3. til Liverpool. — Lena, afg. herfra 6./3. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 4./3. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Rotterdam 27./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Neufahrwasser 5./3. — Pawell Andrejoff, Tannebek, ank. Newcastle 7./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 6./3. — Russ, Petersen, afg. Hook of Holland 4./3. til Windau. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Honnaine 1./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Nemours 5./3. til Antwerpen. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 22./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til Santa Elena. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, de Fine Licht, afg. Genua 6./3. til Port Said. — Bintang, Caroc, pass. Suez 1./3. — Pangan, Gabe, afg. Kjøbenhavn 7./3. til Nørresundby. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 6./3. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 3./3. til Bangkok. — Cathay, Kruuse, pass. Perim 23./2. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Shanghai 7./3. — Siam, Knudsen, pass. Port Said 28./2. — Indien, Jensen, ank. Sabang 2./3. — Arabien, Cortsen, afg. Kjøbenhavn 8./3. til Göteborg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 5./3. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 23./2. til London. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 27./2. til Demerara. —

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Methil 25./2. — Martha, Christensen, ank. Toulon 3./3. — Elna, Rathje, afg. Tynen 28./2. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 4./3. — Simone, Terkildsen, afg. Rouen 8./3. — Jeanne, Olsen, ank. Bougie 8./3. — Vera, Larsen, afg. Rosas 28./2. — Daisy, Lagesen, afg. Bona 28./2. — Anine, Leth, ank. Tynen 4./3. — Kamina, Løffer, ank. Catania 8./3.

Skandia. Schach Steenberg Theilland, afg. Kjøbenhavn 8./3. til Rotterdam. — Rifaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 8./3. — Skifaxe, Faber, ank. Rotterdam 5./3. — Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 6./3. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Königsberg 8./3. til Rotterdam.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Newcastle 8./3.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 5./3. — Emanuel, Svane, ank. Nantes 7./3.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Rouen 3./3. — Amalienborg pass. Skagen 4./3. — Brattingsborg afg. Genua 2./3. — Børglum ank. Horli 27./2. — Chassie Mærsk ank. Antwerpen 27./2. — Dansborg ank. Fiume 4./3. — Elsborg afg. St. Raphael 25./2. — Esrom ank. Kjøbenhavn 28./2. — Flynderborg ank. Ghent 3./3. — Fredensborg afg. Windau 2./3. — Frederiksberg ank. Huelva 5./3. — Fyen ank. Nantes 3./3. — Guldborg afg. Hull 25./2. — Gurra ank. Helsingør 6./3. — Hammerhus ank. Baltimore 4./3. — Harildsborg afg. Windau 2./3. — Hundborg ank. Blyth 4./3. — Høneborg ank. Huelva 6./3. — Jelling afg. Norfolk 28./2. — Jømsborg afg. Livorno 4./3. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg ank. Huelva 21./2. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 12./2. — Kalø ank. Huelva 25./2. — Klampenborg pass. Portland 1./3. — Kronborg afg. Grange-mouth 9./2. — Lejre afg. Norfolk 15./2. — Lilleborg ank. Methil 6./3. — Marselisborg ank. Bona 3./3. — Nivingston ank. Helsingør 22./1. — Næsborg ank. Ghent 3./3. — Peter Mærsk afg. Spezia 4./3. — Randelsborg afg. Libau 3./3. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 6./3. — Silkeborg afg. Pillau 4./3. — Skakkeborg ank. Actor Grange 27./2. — Skanderborg afg. Cardiff 24./2. — Skjoldborg ank. Ipswich 3./3. — Skodsborg afg. Dunston 4./3. — Spigerborg afg. Sanderland 4./3. — Stegelborg afg. Newport 1./3. — Stjerneborg ank. Libau 5./3. — Søborg ank. Bergen 1./3. — Taarnborg afg. Kiel 4./3. — Tuborg ank. Windau 28./2. — Ulfsborg afg. Liverpool 2./3. — Uranienborg afg. Las Palmas 2./3. — Vordingborg afg. Cardiff 25./2. — Ørkild pass. Gibraltar 4./3.

Vesterhavet. Dagmar, Mathiasen, afg. Methil 7./3. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, ank. Hull 6./3. — Fylla, Christensen, ank. Almunecar 6./3. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Newcastle 6./3. — Ellen, Degu, ank. Rouen 5./3. — Nexos, Basse, ank. Malmø 6./3. — Cito, Jepsen, afg. Cartagena 4./3. til Bremen. — Karla, K. Nielsen, ank. Ibiza 4./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Savona 4./3. — London, Bom, afg. Windau 25./2. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 7./3. til Windau. — Bryssel, Kaas, ank. Liverpool 4./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dakar 24./2. — Wien, Boeck Hansen, afg. Cardiff 6./3. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 5./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Sarpsberg 7./3. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 5./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Reval 6./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Blyth 5./3. — Hermia, Hansen, ank. Odense 5./3. — Alice, Jørgensen, afg. Leith 7./3.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ank. Riga 7./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Kiel 8./3. — Valborg, Hansen, afg. Riga 4./3. — Gunhild, Hansen, ank. Blyth 4./3.

Frem. Austa, Bagger ank. Newcastle 8./3. — Freja, Nielsen, afg. Reval 6./3. — Vera, Thing, ank. Newcastle 6./3.

Sejlskibe

Rønne. Argus, Holm, ank. Kalmar 2./3. — Leif, Nielsen, ank. Kiel 3./3.

Svendborg. Helge, Carlsen, ank. Göteborg 28./2. — Zenitha, Jensen, ank. Frederiksstad 1./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Livorno 2./3. — Erhardt, Larsen, ank. Drøbak 2./3. — Libra, Hansen, ank. Drøbak 1./3. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Concarneau 1./3. — Sophie, Mikkelsen, ank. Newcastle 3./3. — Belona, Nielsen, ank. Kolberg 2./3. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Tayport 3./3. — Urania, Robach, ank. Drøbak 3./3. — Althea, Skovgaard, ank. London 3./3. — Emanuel, Jensen, ank. Wismar 2./3. — Fyn, Mouritzen, ank. Pontriex 3./3. — Pampa, Jensen, ank. Kolberg 4./3. — Ester, Petersen, ank. Kolberg 4./3. — Anna, Madsen, ank. Nykjøbing S. 5./3. — Ellen, Andersen, ank. Langesund 6./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Stralsund 5./3. — Venus, Andersen, ank. Charlestown (C.) 7./3. — Confidence, Michaelsen, ank. Dieppe 7./3. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Bandholm 7./3. — Mercur, Lund, ank. Swansea 7./3. — Emanuel, Bentzen, ank. Langesund 8./3.

Æro. Herkules, Bager, ank. Aabenraa 6./3. — Sejerskransen, Friis, ank. Lezardrieux 6./3. — Hosanna, Raahauge, ank. Frederiksstad 4./3. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 6./3. — Hebe, Clausen, ank. St. Ybes 5./3. — Malfridur, Hansen, ank. Stralsund 6./3. — Christine, Rasmussen, ank. Trawemünde 7./3. — Bien, Petersen, afg. Marstal 7./3. til Karrebæksminde. — Vera, Thjellesen, afg. Gibraltar 7./3. til Melilla. — Merkur, Christensen, afg. Kristiania Fjord 5./3. til Cherbourg. — J. A. Kromann, ank. Lannion 8./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910. — Sø- og Handelsretsdøm. — Det norske Veritas. — »Vikinger«. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 237. **Svendborg-Sund.** 1911. Maalestok 1:10 000. Pris: Paa Kortværret Kr. 2.50, paa Papir Kr. 1.50.

Portegnelse over »Det Kongelige Søkort-Arkivs Forhandlingsartikler«. Marts 1911.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

424. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde atter i Orden. **Nordsøen.** »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er atter i Orden. 56° 42' (36") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 318. Kjøbenhavn 1911.)

425. Udlægning af Skydevægere. **Tunø-Knob. Kattgat.** Inden Udgangen af Marts Maaned 1911 udlægges i Farvandet omkring Tunø-Knob nogle Vægere til Brug ved Skydevægere. Vægernes Topbetegnelse er Flag eller Kurvelfletning. De er Skibstarten uvekkommende. Tunø-Knob: 55° 38' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

426. Pæle og Mærker. **Bandholm-Rende. Smaalands-Farvandet.** I Anledning af en paa-tænkt Uddybning af Bandholm Havn og dertil førende Løb, er der meddelt Tilladelse til at anbringe de til Pejling af Løbet fornødne Pæle og Mærker. Bandholm Havn: 54° 50' N. Br. 11° 30' Ø. Lgd.

427. Sømærker udlægges. **Koster-Rende Ø. Smaalands-Farvandet.** Naar Isforholdene tillader det, vil der i Foraaret 1911 blive udlagt 2 Risprikker paa S-Siden af den gravede Rende, som fører ind til Stege. Prikkerne vil blive udlagt mellem Koster-Rende og Lindholms-Hale, den ene c. 630 m N. 59° Ø. fra Koster-Knigge, den anden c. 800 m N. 70° V. fra Koster-Knigge. Koster-Knigge: 55° 59' (20") N. Br. 12° 13' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139 og 157. Danske Lods, Side 575. Sø.-Fort., Side 45.)

428. Havnes Grænser. **Færøerne.** Midvaag, Vaage SØ. Den N.-lige hvide Stenvarde, der tjener til at betegne Havnens Grænse, staar paa 62° 02' (43") N. Br. 7° 09' (25") Ø. Lgd., og den S.-lige hvide Stenvarde staar paa 62° 02' (27") N. Br. 7° 09' (30") Ø. Lgd. Paa en Pæl tæt ved den N.-lige Varde er tændt en rød og grøn Lanterne, der viser rød Lys fra N. 68° Ø. gennem Ø. og S. til S. 8° V., grønt Lyt fra S. 8° V. gennem V. til N. 52° V. Flammens Højde: 10 m. Skillelinien mellem det røde og det grønne Lys danner Grænsen for Havnens Territorium.

Kvalvig, Strøme. I den nærmeste Fremtid vil der blive opført 2 Varde til at betegne Havnegrænsen. Den N.-lige Varde, paa Fjordens N.-Side, skal opføres paa 62° 11' (32") N. Br. 7° 00' (00") Ø. Lgd., den S.-lige Varde, paa Fjordens S.-Side, paa 62° 10' (58") N. Br. 6° 59' (30") Ø. Lgd. (Kort Nr. 208. Færøske Lods, Side 40 og 48. Fyr-Fort. Nr. 573.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 975. Kjøbenhavn 1910.)

429. Is ved Island. Telegram fra Isafjorden:

Den 2den Marts. Spredt Driv-is ud for alle Vestfjordene. Havne isfri endnu.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

430. Drivende Mast. **Windau SV. Østersøen.** Paa 57° 15' N. Br. 20° 40' Ø. Lgd. er observeret en tilsyneladende enkelt, drivende, stor Mast med Beslag.

midlertidige Fyr vil blive afløst af et rødt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15 Sek. En Taagesignal-Station, der giver Tre-Stød hver 1 Minut med Sirene, skal oprettes ved Fyret. Taagesignal-Stationen kan være i Virksomhed til Forseg. 48° 25' 23" N. Br. 5° 08' 03" V. Lgd.

452. Vrag afmærket. **Chapel Rock. Barry Harbour. Bristol Channel. England.** Dæmperen »Birkargi Mendi« er sunket SØ. for Chapel Rock. Tæt S. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde, S. 1° Ø. fra Portherry House og S. 75° V. fra Coldknapp Point, der ligger paa 51° 24' N. Br. 3° 17' V. Lgd.

453. Fløjtetønde udlægges. **Blanchard Rock. Sark. Channel Islands.** Den 8de Marts 1911 udlægges ved Blanchard Rock en rød og sort lodret stribet Fløjtetønde, mærket »Blanchard«. Blanchard Rock: 49° 28' N. Br. 2° 18' V. Lgd.

454. Dagmærke forandret. »Lucifer« Fyrskib. **Wexford. Irland Ø-Kyst.** »Lucifer« Fyrskib bærer nu som Dagmærke en sort Kugle paa Jiggermasten og en fast Lanterne paa Stortoppen. I øvrigt uforandret. 52° 21' N. Br. 6° 10' V. Lgd.

455. Fyr forandres. **Inisheer Island. Galway Bay. Irland V-Kyst.** I 1911 skal Inisheer Island hvide og røde, faste Fyr forandres til et hvidt og rødt Fyr med En-Formærkelser hver 20 Sek. Lys 10 Sek. Mørke 10 Sek. 53° 2' N. Br. 9° 31' V. Lgd.

456. Fyr forandres. **Mine Head. Irland S-Kyst.** I 1911 skal Mine Head hvide Fyr med Formærkelser forandres til et hvidt Lyufyr, der viser Fire-Lyn hver 20 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 12,2 Sek. I øvrigt uforandret. 51° 59' N. Br. 7° 36' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

457. Drivende Vrag uskadeliggjort. **Atlanterhavet.** Vraget af Kampskibet »Richelieu« er taget paa Støb af en Bugserdamper. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 397. Kjøbenhavn 1911.)

458. Ledefyr forandret. **Block Island Harbor. Block Island. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Ledefyrene paa Bølgebryderen ved Block Island er nedlagt og følgende ny, røde, faste Ledefyr er tændt: Et Forfyr, der staar paa Ø-Enden af den V.-lige Bølgebryder. Flammens Højde: 3,5 m. Et Bagfyr, der staar paa Yderenden af Government Pier. Flammens Højde: 8 m. 41° 10' 25" N. Br. 71° 33' 22" V. Lgd.

459. Lystønde ikke udlagt. **Seventeen-Foot Rock. Reheca Shoal Fyr SØ. Florida. Lys-tønden** ved 5, m Grunden c. 11 Sm S. 31° Ø. fra Reheca Shoal Fyr er endnu ikke udlagt og Udlægningen er foreløbig opsat. 24° 25' 35" N. Br. 82° 28' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 407. Kjøbenhavn 1911.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

460. Fløjtetønde omlyttet med Spidstønde. **Trinity Shoal. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Trinity Shoal Fløjtetønde er omlyttet med en lodret stribet Spidstønde, der kaldes Trinity Shoal North. 29° 15' 20" N. Br. 92° 12' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 149. Kjøbenhavn 1910.)

461. Baake nedlagt. **Meteor Wreck. Pass Cavallo. Matagorda Bay. Texas. Meteor Wreck** Baake, 2½ Sm N. 54° Ø. fra Matagorda Fyr, er nedlagt. 28° 21' 45" N. Br. 96° 23' 12" V. Lgd.

462. Oplysning om Fyr. **Rivière Salée. Guadeloupe.** Fyret i Mundingen af Rivière Salée er et hvidt, fast Fyr. 16° 17' 25" N. Br. 61° 32' 55" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav

463. Forbud opløvet. **Palmaria. Golfo di Spezia. Italien V-Kyst.** Undervandsarbejderne i Cala Fornace, Palmaria, er endt og Forbudet opløvet. Palmaria: 44° 02' N. Br. 9° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 413. Kjøbenhavn 1911.)

464. Fyr atter tændt. **Caroman. Chioggia. Italien Ø-Kyst.** Fyret paa Caroman Fort er atter tændt. 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 416. Kjøbenhavn 1911.)

465. Fyr forandret. **Spignon. Malamocco. Italien Ø-Kyst.** Spignon grønne, faste Fyr er forandret til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 45° 20' 32" N. Br. 12° 17' 49" Ø. Lgd.

466. Vrag afmærket. **Ak Burnau. Kertch Stræde. Sorte Hav. Rusland.** Vraget af

431. Fyrskibe udlagt, Slettnær Haff, Tyskland. I følge Indberetning fra det danske Konsulat i Slettnær er Fyrskibene »Elb und Bock«, 53° 49' 45" N. Br. 13° 59' 43" Ø. Lgd., og »Wolzig«, 53° 47' 2" N. Br. 14° 17' 4" Ø. Lgd., atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 2762, Kjøbenhavn 1910.)

432. Taagesignal-Station oprettet, Wustrow. Taagesignal-Stationen paa Wustrow er nu i Virksomhed, den giver Tre-Sted hver 30 Sek. 54° 20' 12" N. Br. 12° 22' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235, Danske Lods, Side 424.) (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 2822, Kjøbenhavn 1910.)

433. »Bülk« Fyrskib indtræges midlertidig, Skydevejsler, Kieler Fjord. Den 25de og 26de April samt fra den 11te til 31te Maj 1911 kan »Bülk« Fyrskib fra Tid til anden være inddraget paa Grund af Skydevejsler.

Fra Forterne i Kieler Fjord afholdes Skydevejsler fra den 22de Marts til 31te Maj mellem Kl. 6 Fm. og Kl. 1 a 2 Etm., samt mellem Kl. 8 Tim. 30 Min. Etm. og Kl. 1 Nat. Skydefeltet begrænses om Dagen: mod S af Liniens Friedrichsort Fyr—Kørbøgen Landingsbro; mod N. af Liniens Bülk Fyr—»Bülk« Fyrskib—Flækken Stein.

Den 25de April og 26de April og fra den 11te til 17de Maj udvides Grænsen til 54° 28' N. Br. og 10° 20' Ø. Lgd.; fra den 24de til 29de Maj udvides Grænsen til Meridianen gennem Bülk Fyr—34° 30' N. Br.—Meridianen gennem Flækken Stein—54° 28' N. Br.—10° 20' Ø. Lgd.

Skydefeltet om Natten er indtil 2den April: Farvandet V. for Liniens Friedrichsort Fyr—Touderne Kiel D. C og B—Bülk Fyr, efter den 3die April: Det ikke udvidede Dagskydefelt. Spæringsområdet er om Dagen: Internationalt Flag B, om Natten: en rød Lanterne. Det vises fra Friedrichsort Fyr, »Bülk« Fyrskib, Marine Signal-Stationen Kiel, Düsterbrook, Marine Signal-Stationen Bülk og Politianerne, der som Kendelegn om Dagen fører et gult Flag i Skævnen og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, over Toplanterren. Naar Spæringsområdet er højst er det forbudt at passere Skydefeltet. Hejsses et sort Flag, under det internationale Flag B, maa Skydefeltet passeres med mindst 7 Sm Fart af Skibe, der drives frem med Maskinkraft.

434. Øvelser, Kieler Fjord. I den første Halvdel af April 1911 er Farvandet mellem Broerne ved Jagersberg og Kørbøgen i Kieler Fjord spærret paa Grund af Militærøvelser. Det spærrede Farvand er afmærket med gule Tønder med rød Flag. Farvandet til Kieler Hafen forbliver åbent. Politifartøjerne fører om Dagen et gult Flag og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, oven over Toplanterren.

II. Kattegat og Skagerrak.

435. Fyr forandres, Halmstad, Sverig. I Sommeren 1911 skal Halmstad vde Fyr paa Balgehyldevärens V.-Ende forandres til et hvidt, rødt og grønt Lyntyr, der viser To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 8 Sek. Fyret viser grønt Lys fra S. 14° Ø. til S. 14° V., hvidt Lys fra S. 14° V. til S. 59° V., rødt Lys fra S. 59° V. til S. 76° V., uforstærket hvidt Lys fra S. 76° V. gennem V. og N. til N. 66° Ø. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 9 m højt, hvidt, rundt Taarn. Ombygningen vil tage c. 4 Uger, og i den Tid vil Fyret blive slukket. 56° 39' 17" N. Br. 19° 50' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211, Danske Lods, Side 265).

436. Grund fundet, Songraarfjord, Norge. En 9 m Grund er fundet i Mærket: »Vassø Fyr overet med den S.-ligste af Havneerne«, c. 450 m fra Øen. Grunden vil blive nærmere undersøgt. 58° 02' 09" N. Br. 7° 44' 43" Ø. Lgd.

III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

437. Uddykning, Svølvær Haven, Lofoten, Norge. C. 70 m SØ. for Dampskibskajen i Svølvær Haven ligger en 3,2 m Baue, der i Løbet af Foråret 1911 vil blive bortsprængt til 5 m Dybde. 68° 13' 2" N. Br. 14° 34' 9" Ø. Lgd.

438. Haven midlertidig spærret, Wyk, Föhr, Tyskland. Paa Grund af Byggearbejder ved Indløbet til Wyck Haven, maa denne besejles med stor Forsigtighed i Tiden fra 1ste Marts til 15de Juni 1911. Adgangen til Haven er forbudt, naar der er højst en Ballon paa Yderenden af Pieren. 54° 41' 2" N. Br. 8° 34' 9" Ø. Lgd.

439. Fyr tændt, Midlertidige Fyr slukket, Bremen, Weser. Ved Industri- og Handelskajen ved Bremen er følgende Fyr tændt: Paa N.-Molen et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt, Lyset er forstærket fra N. 31° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 59° Ø., i denne

Vinkel er Synsvidde 9 Sm. 33° 07' 17" N. Br. 8° 42' 26" Ø. Lgd. Paa S.-Molen et grønt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt, Lyset er forstærket fra N. 36° Ø. gennem Ø. S. og V. indtil N. 54° V., i denne Vinkel er Synsvidde 8 Sm. 53° 07' 16" N. Br. 8° 42' 33" Ø. Lgd. Flammens Højde: 12 m. Hvide Taarne med hvidt Galleri og rød Lanterne. De midlertidige Fyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2651, Kjøbenhavn 1910.)

440. Skydevejsler, Jade. Fra den 16de Marts til 30de Maj 1911 afholdes Skydevejsler i Jade. Skydevejslerne finder Sted daglig mellem Kl. 7 Fm. og Kl. 6½ Etm., enkelte Gange ogsaa om Natten. Skydefeltet begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13 og mod S. af Breddeparallellen gennem Søefeld Kirke. Naar der skydes, hejsses en rød Dobbeltstander ved Indløbet II og III til Wilhelmshaven Haven, paa det skydende Fort og paa Politidampnerne.

441. Vrag afmærket, Hindeloopen S., Zuidoost, Holland. S. for Hindeloopen er sunket en Tjalk. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. 52° 55' 42" N. Br. 4° 23' 02" Ø. Lgd.

442. Tønder flyttet, Hals, Krammer, Vile van de Noordplaten, Zeegat van Bronwershaven. I Zeegat van Bronwershaven er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Spidsstønde Nr. 6, Hals, i 4, m Vand, paa 51° 43' 12" N. Br. 4° 01' 54" Ø. Lgd.; Spidsstønde Nr. 7, Hals, i 5, m, paa 51° 42' 19" N. Br. 4° 02' 07" Ø. Lgd.; Spidsstønde Nr. 6, Krammer, i 6, m, paa 51° 40' 46" N. Br. 4° 09' 04" Ø. Lgd.; Spidsstønde Nr. 3 med Ballon, Vile van de Noordplaten, i 4, m, paa 51° 40' 44" N. Br. 4° 08' 38" Ø. Lgd.

443. Afmærkning forandrret, Roompot, Zeegat van Zieriksee. I Roompot er følgende Tønder inddraget: Stumpstønde Nr. 4 med aakumpet Kærlie, Stumpstøndene Nr. 5 og 6, Spidsstøndene Nr. 1, 2 og 3, samt Spidsstønde Nr. 2 med Ballon, og følgende Tønder er udlagte: Stumpstøndene Nr. 4 i 5, m Vand paa 51° 36' 29" N. Br. 3° 36' 56" Ø. Lgd., Nr. 5 i 7, m paa 51° 36' 29" N. Br. 3° 38' 22" Ø. Lgd. og Nr. 6 i 8, m paa 51° 36' 41" N. Br. 3° 39' 06" Ø. Lgd., Spidsstønde Nr. 2 i 4, m paa 51° 36' 22" N. Br. 3° 38' 37" Ø. Lgd. og Spidsstønde Nr. 3 med Ballon i 10, m paa 51° 36' 32" N. Br. 3° 39' 30" Ø. Lgd.

444. Afmærkning forandrret, Pallingplaat, Antwerpen, Scheide, Belgien. Spidsstønde Nr. 60 ved Pallingplaat er atter udlagt og den midlertidige, røde Lystønde indtræget, 51° 13' 58" N. Br. 3° 23' 59" Ø. Lgd., og Spidsstønde Nr. 59 ved Pallingplaat Pynt er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærker hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Synsvidde: 5 Sm. 51° 14' 07" N. Br. 4° 23' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 2876, Kjøbenhavn 1910.)

445. Vrag, »Mause« Fyrskib S., Themsens, England. Selskabet »Havegore« er sunket 0,5 Sm S. 12° V. fra »Mause« Fyrskib. En grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for Vraget, S. 58° V. fra North Oaze Tønde og N. 48° Ø. fra West Oaze Lystønde. Om Natten vises en Lanterne fra Vraget. »Mause« Fyrskib: 51° 30' 2" N. Br. 0° 58' 2" Ø. Lgd.

446. Skydetønder flyttet, Long Sand, Themsens. Den SV.-ligste Skydetønde ved Long Sand ligger nu paa 51° 31' 30" N. Br. 1° 24' 00" Ø. Lgd. De andre Skydetønder ligger henholdsvis 2, 7, 10, 14½ og 17 Kbl N. 60° Ø. fra denne. To Skydetønder, tæt ved hinanden, er udlagt paa 51° 31' 39" N. Br. 1° 25' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1140, Kjøbenhavn 1910.)

447. Ledebarker nedlægges, Blyth Harbour, Ledebarkerne paa Blyth Links, S. for Haven, skal nedlægges, 55° 06' 2" N. Br. 1° 29' 2" V. Lgd.

448. Skydevejsler, Firth of Forth, Skotland. Skydevejsler afholdes fra et Batteri i Nærheden af Forth Bridge om Natten den 18de, 20de, 21de, 22de, 23de og 24de Marts 1911 mellem Kl. 8 og Kl. 2. Skydningen vil ligesledes finde Sted mellem den 15de og 27de Maj, samt mellem den 17de og 29de Juli d. A. Forth Bridge: 56° 00' 2" N. Br. 3° 23' 2" V. Lgd.

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

449. Afmærkning forandrret, Bassin de Marée, Havre, Frankrig. Ved Afmærkningen af Havnearbejdene ved Bassin de Marée er fortaget følgende Forandringer: Den hvide Klokketønde, der laa 1920 m S. 78° Ø. fra Lystønden, ligger nu 2450 m S. 78° Ø. fra Lystønden og en hvid Spidsstønde er udlagt paa Klokketøndens tidligere Plads. Klokketøndens nuværende Plads: 49° 27' 56" N. Br. 0° 08' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 498, Kjøbenhavn 1910.)

450. Vrag, La Dives Munding, NV, Baie de Seine. Fiskerfartøjet »Notre-Dame-de-Loude« er strandet paa 7 m Grunden NV. for La Dives Munding, c. 2900 m N. fra Casino de Cabourg. 49° 19' 16" N. Br. 0° 06' 57" V. Lgd.

451. Fyr og Taagesignal, La Jument, Canal du Fromveur, Quessant. Paa La Jument: Taarn tændes om kort Tid, et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. Det

Dampereen »Kalmius« ligger 8, Kbl S. 3° Ø. fra Yderenden af Ak Burnu. Lutet af Vraget er over Vandet. En rød Spirrende med rødt Flag er udlagt SØ for Vraget og NY. for det, c. 40 m S. for Liniene. »Kamush Burnu Fyr overet med Churubash Fyr«, er udlagt en sort Spirrende med sort Flag. Ak Burnu: 45° 19' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd.
467. Fyrbaake bortskyllet, Lystønde udlægges. Great Pass. Alexandria. Egypten. Den ydre Fyrbaake paa S-Siden af Great Pass er bortskyllet af Søen. En Lystønde, der viser hvitt Lys med Formørkelser, vil snarest blive udlagt paa Baakens Plads. 31° 10' N. Br. 29° 48' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

468. Lystønde midlertidig ombyttet med Fyrskib. Aden Harbour. Gulf of Aden. Den røde Lystønde, 9, Kbl S. 87° V. fra Residency Flagskang, der viser rødt Lys med Formørkelser, er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der viser et rødt, lodret Dobbeltlyr. Residency Flagskang: 12° 46' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd.
469. Fyrskibet »Krisna« atter udlagt. Bay of Bengal. Fyrskibet »Krisna« er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. 15° 37' N. Br. 93° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 183. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

470. Lys- og Undervandsklokkeende inddraget. Yang Tse Kiang. Kina. Lys- og Undervandsklokkeenden, der til Forsøg var udlagt 1, Sm S. 69° Ø. fra Shawsheisan Island, er inddraget. Shawsheisan Island: 31° 25' N. Br. 122° 13' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 85. Kjøbenhavn 1911).
471. Taagesignal forandret. Shirakami Zaki Fyr. Tsugaru Strait. Hokushu. Japan. Taagesignalet ved Shirakami Zaki Fyr gives nu med Knaldsignal i Stedet for med Sirene. Der gives Et-Knald hver 4 Minutter. 41° 24' N. Br. 140° 11' Ø. Lgd.
472. Signal-Station flyttet. Shio Misaki. Honshu S.-Kyst. Signal-Stationen Shio Misaki er flyttet til 33° 25' 57" N. Br. 135° 45' 25" Ø. Lgd.
473. Grunde. O Seto V-lige Indløb. Shimonoseki Kaikyo. I det V-lige Indløb til O Seto er fundet følgende Klippegrunde: 5, m 7 1/2 Kbl S. 15 1/2° Ø. fra Manaita Iwa Fyrbaake. 5, m c. 7 Kbl S. 15 3/4° Ø. fra samme Baake. 5, m c. 7 1/4 Kbl S. 20 1/2° Ø. fra samme Baake. 8, m c. 7 1/4 Kbl S. 18° Ø. fra samme Baake. 5, m 7 1/2 Kbl S. 12 1/2° Ø. fra samme Baake. Manaita Iwa Fyrbaake: 33° 54' 50" N. Br. 130° 53' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 65. Kjøbenhavn 1909).
474. Signal-Station flyttet. Toi Misaki. Kyushu Ø.-Kyst. Signal-Stationen Toi Misaki er flyttet til 31° 22' 04" N. Br. 131° 20' 23" Ø. Lgd.
475. Fyr midlertidig slukket. Tsutsu-Zaki. Use. Tsushima. Tsutsu-Zaki Fyr er midlertidig slukket paa Grund af Reparationer. 34° 05' 34" N. Br. 129° 09' 37" Ø. Lgd.
476. Fyrs Belliggenhed. Hairen Kan. Taiwan (Formosa) Ø.-Kyst. Hairen Kan Fyr ligger paa 23° 58' 29" N. Br. 121° 36' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 87. Kjøbenhavn 1911).

Karantænebestemmelser m. m.

477. Karantænebestemmelser. Danmark. — Funchal paa Madeira er erklæret kolerafri. Malta. — Rodostov, Eregli, Salomiki, Lecce er erklæret kolerafri. Beirut er erklæret pestfri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr.
 R 1491 England, East Coast — Harwich harbour.
 R 262 Mediterranean. — Cape Bongaroni to Fratelli rocks.
 R 1421 Portuguese East Africa. — River Chinde. Bar and entrance.
 R 753 Persian Gulf. — Persian gulf entrance.
 Japan:
 R 244 Taiwan To (Formosa Island) and kaikyo. November 1910.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Marts 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	104 1/2	104 1/2	104 3/4
Danmark	— 3/4	56 1/2	57
Norden	—	87	88 1/4
Kjøbenhavn	—	—	—
Carl	—	75 3/4	76 3/4
Dannebrog	—	83	83 3/4
Skjold	—	47 1/2	48
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	83	84
Hejmdal	—	90 1/2	92
Østasiatiske	147 1/2	146 3/4	147
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	4 1/2	8
Gorm	—	74	75 1/2
Torm	—	68	70
Inga	—	—	—
Cimbria	—	55	65
Vesterhavet	—	130	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	4	6
Forenede Bugser-Selskab	—	55	65
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 1/2	44 1/2	44 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	93 3/4	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	86 1/2	87
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.	—	90	92
4% — — — 2. Serie.	—	94 3/4	96 3/4
4% — — — 1.	—	95 3/4	97 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	89 1/2	89 1/4	89 1/4
4% — — — 7.	—	94	94 1/2
4% — — — 7.	—	94	94 1/2
3 1/2% Landkreditk.	—	93	95
4% Østift. Kreditf.	—	94 3/4	95

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	144 1/2	144 3/4
Privatbank	110 1/4	110 1/2	110 3/4
Landmandsbank	141 1/2	141 1/2	141 1/2
Handelsbank	—	140 1/4	140 1/2
Grundejerbank	22 1/2	22 1/4	22 1/2
Burm. & Wain	88 1/2	88 1/4	88 1/2
Helsingers Jærnsk.	76 1/4	76 1/4	75 3/4
Sukkerfabr.	264	263 1/2	263 3/4
Bryggeri Aktier	184	183 1/2	183 3/4

Vekselkurser d. 8. Marts 1911		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.21	18.18
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Marts 1911.	
Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	93.00
3 3/10% — Boden Kredit	90.40
5% Mexikanske 1899	100.10
5% Rumænske Stats	102.30
4% — — — 1890	95.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 258,000, „Danmark“ 22,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 16,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-russisk“ 174,000, „Østasiatisk“ 450,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. Marts 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

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

Villa ved Svendborg,

passende for en Skibsfører, er paa Grund af Dødsfald billig til Salg. Byggesum 16 000 Kr. Bladet anviser.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Løse Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telef. 5269. Privat Telef. Øbro 2238x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinløg af enhver Størrelse og Art.

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

S.aaletøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skib til Salg.

Skonnert „Erna“, 113,88 Reg.-Tons, beliggende i Faaborg, er begrundet paa forandret Livsstilling, billig til Salg ved Henvendelse til Skibsfører H. Poulsen, Faaborg.

Skib til Salg.

Skonnert „Kruse“ af Thure, maaler 124,83 Reg.-Tons, lader 230 Tons dw., 65 Stander Træ, Kl. 3/3. 1. 1. Veritas, er til Salg ved Henvendelse til C. Bom paa Thure.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Galeasen „Najaden“, beliggende i Esper-
Grund af Ejerens Død til Salg. Skibet maaler 42⁰⁰/₁₀₀ Brutto-
og 31⁰⁰/₁₀₀ Netto Reg.-Tons, er forsynet med en **Gideon-**
Motor, 15 HK., og Sandsuger samt Dykkerapparater, og er
fuldt udrustet saavel til Fragtfart som til Sten- og Vragfiskeri.

Om Køb henvender man sig til Overretssagfører W. Krüger,
Nytov 17, Kjøbenhavn.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Kunsthvæverker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverkeri af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Officielle Bekendtgørelser.

Paa

Sø kort-Arkivet

forhandles:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-
skibe, der er tildelte Kendingssignaler, samt alfa-
betisk Register over Handelsskibene. Tyvende Ud-
gave. Januar 1911. Pris: Kr. 1,20

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1911.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Sanitetsforanstaltninger. Udenrigsministeriet har under 6. ds. tilskrevet Repræsentationen følgende:

»I Henhold til Indberetning fra det kgl. Konsulat i Madrid har Generalinspektionen for det ydre Sanitetsvæsen dersteds paabudt forskellige Forholdsregler i Anledning af den truenede Pestfare fra Østen.

Blandt andet er det paabudt, at Sanitetsreglementets Artikel 118 og 119 skal bringes i Anvendelse overfor de fra pestsmittede Havne kommende Skibe, der anløber spanske Havne, hvilke Skibe vil have at undergaa Sanitetsbehandling bestaaende i Udryddelse af Røtter, samt indgaaende Desinfektion ikke alene af Skibets Rum, men ogsaa af Klæder og Genstande, der kan betragtes som smitteførende. Kun Skibe, der paa Rejsen hertil, i udenlandsk Havn, maatte være bleven underkastet en lignende Sanitetsbehandling som her omhandlede, tilstedes fri Adgang.

Endvidere bestemmes, at Varer, der stammer fra pestsmittede Sted, og som er af saadan Natur, at de kan befrygtes enten at indeholde Parasiter, medføre Røtter, eller paa anden Maade at være smitteførende, efter Sanitetsautoriteternes Skøn vil være at underkaste en hensigtsvarende Desinfektion ved Losningen, forudsat at de ikke allerede desinficeredes før Ladningen. Da imidlertid ikke alle spanske Havnes Sanitetsstationer er forsynet med tilstrækkeligt Desinfektionsmateriale, vil de Skibe, der berøres af de her anførte Bestemmelser, have at søge en af efternævnte Havne, for dér at undergaa Sanitetsbehandlingen: Barcelona, Bilbao, Cadix, Ceuta, La Coruna, Cartagena, Las Palmas (Gran Canaria), Mahon (Menorca), Malaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Bonanza, Valencia og Vigo.

Admiral Bruuns Minde. Ved Admiral Bruuns Død mistede vor Sømandsstand en af sine store Velgørere.

Lige siden Admiralen i 1882 første Gang lagde ud med »Georg Stage«, arbejdede han utrættelig for at skaffe Sømandsstanden Tilgang af flinke Dreng og hjælpe dem over den første vanskelige Tid ved nogle Måneders fortrinlig Uddannelse i »Georg Stage«; all det gode, de lærte dér om Bord, skylder de Admiralen Tak for; thi hans stærke og retsindige Karakter satte Aar for Aar sit Præg paa Livet og Opdragelsen i »Georg Stage«.

Med den største Interesse fulgte han »Georg Stage«-Drengene, naar de blev sluppet løs for paa egen Haand at tage Kampen op, og ikke alene i Medgang, men ogsaa i Modgang fandt de en god og forstaaende Ven i den gamle Admiral.

Aldrig gik de forgæves, naar de senere i Tiden søgte hans Raad og Bistand.

Den gamle Admiral var selv en haardt prøvet Mand, men han bar det altsammen med oprejst Hoved uden at klage, tværtimod var han altid beredt til at stive andre af med kloge, opmuntrende Ord.

Det Mod og den Sjælsstyrke, hvormed den gamle Admiral tog sin Tørn, navnlig de sidste Aar, han levede, viser tilfulde, at han var en Mand helt igennem — et lysende Eksempel for alle hans gamle »Dreng«.

En Kreds af Admiral Bruuns gamle Elever og Venner har nu ønsket at hædre hans Minde (se omstaaende Opraab), og det er at haabe, at Bidragene vil strømme talrige ind, saaledes at det Mindesmærke, han faar, kan bære Vidnesbyrd om, at Taknemmelighed er en Dyd, som vi Sømand ikke mangler.

H. P. Berg,

»Georg Stage Dreng« fra 1882.

»The Baltic and White Sea Conference«. Antwerpen, 10. Marts. (Ritz. Bur.). Den 7. »Baltic and White Sea« Conference aabnedes i Dag her i Nærværelse af 200 Medlemmer. *Salvesen* fra Leith valgtes enstemmigt til Konferencens Præsident. Konferencen drøftede paa sit Møde i Dag Spørgsmaalet om Fragtmarkedet for Kulhandelen, om Spekulationsmæglerne, om Kulbefragterne i de galliske Lande m. m. Paa Mødet blev det endvidere fremlævet, at man burde søge at faa de russiske Befragtere, hvis Indflydelse var stor, til at antage det ensartede Certeparti for Kulladninger.

Paa Konferencen fremførte *Sass*, Kjøbenhavn, Klage over den Langsomhed, med hvilken Losningen foregaar i Riga, Windau, Gent og andre Havne. *Anseele*, Belgien, svarede, at man havde planlagt Anlæg af ny Lossekajer.

Ændringerne i Certepartierne for Fosfalladninger tiltraadtes, ligesom Modifikationerne i de baltiske Certepartier blev vedtaget, men Certepartier blev ikke gjort obligatoriske.

Flere Delegerede fremhævede Vanskelighederne og Ulæmpene ved Kulvejningen paa Humber.

Konferencen holdt den 11. ds. sit afsluttende Møde.

Næste Conference afholdes i Berlin.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 237. Svendborg Sund, samt Fortegnelse over Søkort-Arkivets Forhandlingsartikler.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 103/1910, afsagt den 30. November 1910. Rederiet og Assurandørerne for Dampskibet »Rex« af Kragerø mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Paa Rejse fra Bristol til Esbjerg med en Ladning Oljekager grundstødte Dampskibet »Rex« af Kragerø Søndag den 28. August 1910 Kl. 6 Em. paa Vestsiden af Fanø. Skibet, der før Grundstødningen gik med mindsket Fart, kom til at staa paa Sandbund med Bredsiden mod Land, c. 1 Sm. fra Land paa 13—14 Fod Vand ved Højvande; dets Dybgaende før Grundstødningen var 13 Fod, 6 Tommer for og 14 Fod, 7 Tommer agter. Det lykkedes ved næste Højvande ved Hjælp af et udsat Varpanker at dreje Skibet 3 Streger udefter, men iøvrigt viste alle Forsøg paa ved egen Hjælp at komme af Grunden sig frugtesløse, hvorfor der afsluttedes Kontrakt med Svitzers Bjergningsentreprise, hvis Dampner »Ægir«, der laa i Lemvig, kom til Stede den 30. August om Formiddagen Kl. 6½. Samme Dag Kl. c. 8 Fm. paabegyndtes Slæbningen, der standsedes Kl. 10, da Vandet begyndte at falde. I Løbet af Dagen kastedes c. 60 Tons af Ladningen (til en Værdi af c. 8,000 Kr.) over Bord med Assistance af Sønderho Bjergelav, og ved Aftenhøjvandet lykkedes det Kl. c. 9½ Em. »Ægir« at slæbe »Rex«, der var tæt, af Grunden. »Rex« gik ved egen Maskine ind til Esbjerg.

I Følge Bjergningskontrakten skulde Bjergelønnen fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Denne Kontrakt opsagde Citanterne, i Medfør af Sølovens § 227, og har derefter ved Stævning af 19. Oktober 1910 anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaet Bjergelønnen fastsat ved Reltens Skøn. De Indstævnte har anlagt Kontrasag for at faa eksigibel Dom for Bjergelønnen, hvoraf de paastaar sig tilkendt Renter fra Kontrastævningens Dato den 27. Oktober s. A. til Betaling sker.

Det hjergede Skib er bygget i 1903 af Staal, maaler 394 Netto Reg.-Tons, er klassificeret i Norsk Veritas' 1 Kl. og forsynet med dobbelt Bund undtagen under Kedler og

Maskiner. De bjergede Værdier har efter det oplyste udgjort c. 200,000 Kr., deraf for Skibet c. 106,000 Kr., for Ladningen c. 90,000 Kr. og for Fragten (Distancefragter) c. 4,000 Kr. Efter de Indstævntes Opgivende er Værdien af »Ægir« c. 151,000 Kr., ved Bjergningen skal der have medvirket c. 40 Landbjergere. Væjrforholdene under og efter Bjergningen var i det hele gunstige, dog synes der at have staaet nogen Dønning. Bunden er Sand.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder og under Hensyn til det ikke ufarlige Sted, hvor Strandingen var sket, skønnes en Bjergeløn af 22,000 Kr. at være passende og dette Beløb med Renter som paastaet vil saaledes være at tilkende Kontracitanterne hos »Rex«s Rederi.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Den nordiske Skibsofficerskongres.

Den 2den nordiske Skibsofficerskongres traadte den 7. ds. sammen til Møde i Kristiania Sømands-hjem. Som Delegerede for Norsk Skibsførerforening mødte Kaptajn Thor Helliesen og for Norsk Styrmandsforening Styrmand D. Brockmann. For Sveriges Fartygsbefælsforening mødte Kaptajn M. Øller og Styrmand O. A. Nordborg, samt Foreningens Sekretær, Redaktør af »Nautisk Tidsskrift« i Göteborg, Kaptajn Rinmann. Fra Danmark mødte Kaptajn Bang for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Styrmand Christensen for Dansk Styrmandsforening. Fra Finland mødte Kaptajnerne Ossián Krook og Stenius for Svenska Skeppsbe-fælsförbundet i Åbo. Fra de skandinaviske Lande mødte desuden flere af de nævnte Foreningers Medlemmer.

Efter »Norges Sjøfartstidende« gengiver vi i Udtog følgende Referat af Mødet:

Den norske Skibsførerforenings Formand, Kapt. P. Michaelsen bød Forsamlingen velkommen og erklærede Mødet for aabnet, hvorefter Kapt. Michaelsen valgtes til Dirigent og Kaptajn Krook til Vicedirigent.

Som første Sag behandlede et Forslag til Statutter for Kongressen, som var udarbejdet paa Mødet i Stockholm i Fjor. Forslaget vedtoges med nogle mindre Ændringer.

Derefter behandlede Spørgsmaalet om særlige Signaler for Skibe, som sidder fast i Is.

Kaptajn Bang fandt ikke de to røde Lanterner, som et Skib, der ikke er under Kommando, skal føre, tilstrækkelige, da Forholdet kunde være saaledes, at et Skib, som var i Is, det ene Øjeblik kunde manøvrere, medens det i det næste maatte ligge stille.

Kaptajn Rinmann fandt heller ikke de to røde Lanterner tilstrækkelige, thi skulde man gaa strængt efter Reglerne, maatte man jo anse Skibet som manøvre-dygtigt, men kun ude af Stand til at manøvrere paa Grund af ydre Omstændigheder.

Kaptajn Øller: Det samme kan jo siges om et Skib, som staa paa Grund, og som maaske er fuldt manøvre-dygtigt i samme Øjeblik, det kommer flot.

Spørgsmaalet blev derefter behandlet i en længere Debat, hvorunder det viste sig, at Meningerne var meget dulle om denne Sag. Tilsidst blev man enig om at ned-sætte et Udvalg, som skulde forme en Resolution om Spørgsmaalet i Overensstemmelse med de faldne Udtalelser. Hertil valgtes Kaptajnerne Bang, Krook og Øller.

Næste Sag var den nautiske Stands Uddannelse og Udvikling.

Kaptajn Bang gjorde opmærksom paa den store Forskel, der er mellem Sejlskibsfolk og Dampskibsfolk, mellem de gamle Dages og Nutidens Sømænd. De sidste blev saa let til rene mekaniske Væsner, som ikke tænkte,

men kun fulgte deres Skib uden at ræsonnere. Dette maatte man komme bort fra, og Skoleskibene var det eneste og bedste Middel, siden der ikke længere var tilstrækkelig mange Fragt-Sejlskibe til at uddanne de unge Mennesker. I den fremtidige Søfart vil det mere og mere kræves, at Befalingsmændene er i Besiddelse af Kundskaber og Dannelse for at kunne haandhæve den Myndighed, som en Befalingsmand bør have. Ikke mindst vil dette have sin Betydning, naar det f. Eks. gælder for en Skibsfører om at idømme en Mulkt for en eller anden Forseelse, at han da ikke dømmer i Blinde, men forstaar at sætte sig ind i de Bevæggrunde, der har været de ledende, og de Fristelser, den Vedkommende har været udsat for. Der kræves Dannelse og almene Kundskaber, for at en Skibsfører skal kunne optræde med Takt og Myndighed overfor sine Folk.

Krook fremhævede ogsaa det ønskelige i, at Nutidens Befalingsmænd om Bord i Skibene fik mere Ansvarsfølelse. Dette opnaaedes bedst ved Dannelse og Kundskaber.

Rinmann nævnedes Skoleskibene som det bedste Middel til Opdragelse af det fornødne Antal unge Sømænd, og paapegede i den Anledning de store Anstrængelser, som man gør i Sverig for at faa saa mange store Skoleskibe som mulig.

Direktør Eitrem, Grimstad, udtalte sig i Overensstemmelse med Kaptajn Bang. Men Forskellen var meget stor i de forskellige nordiske Lande. Norge har f. Eks. en Mængde store Sejlskibe i Langfart, c. 300, og disse Skibe havde stor Betydning for Uddannelsen af unge Sømænd. Den Undervisning, man fik om Bord i disse, var af langt større Værd end Skoleskibenes, thi om Bord i Fragtskibene fik man mere Følelse af Ansvar overfor det fælles Bedste. Taleren troede forøvrigt, at Læringsystemet var mere hensigtsmæssigt. Skoleskibene burde ikke antage de unge Mennesker i for ung en Alder. De burde helst være 18—20 Aar.

Michaelsen var ikke enig med Eitrem. Om Bord i Langfarts-Skibene blev de unge Mennesker bare sat til at pudse og feje, hvad de ikke lærte noget af. Om Bord i Skoleskibene gik derimod hele Arbejdet ud paa at give den bedste Undervisning i Sømandskab lige fra Begyndelsen af. — Forøvrigt vilde Taleren pege paa, at Forholdet mellem Skibsfører og Reder nu var et ganske andet end i de saakaldte »gode, gamle Sejlskibsdage«. Der er nu kommet saa mange Mellemmænd, Mæglere, Agenter, Stuvere og andre. Hvoraf kommer det? Jo, Skibsførerne har manglet Kundskaber. De er efterhaanden blevet agterudsejlet af andre. Hjælpe-midlet er mere Dannelse og flere Kundskaber for Skibsførerne, hvad der leder Tanken hen paa Højskoler for Sømænd.

Kaptajn Bang: Jeg vil indrømme, at Undervisningen om Bord i Skoleskibe let kan føre til Ensidighed og mekanisk Tænkemaade hos de unge Sømænd, men hvordan skal man forskafe de unge Mennesker den første Undervisning? Man kan dog ikke sende dem ud med Dampskibe som Messedrenge.

Kaptajn Stenius: I Finland er det overmaade vanskeligt at faa unge Mennesker til Søs, da der er befarnede Matroser nok.

Styrmand Brockmann paapegede, at den, som skal lede Matroser, maa selv have været Matros. Efter Talerens Mening var et ungt Menneske, som havde været en Tur med en Dampbaad, mere villig til at tage imod Lære end en, der havde sejlet med et Skoleskib.

Styrmand Thrané (Danmark) mente, at man i meget var kommet bort fra det gode gamle. Nu skulde man f. Eks. hedde »Kaptajn«, da »Skipper« ikke var fint nok. Taleren holdt forøvrigt paa Undervisning om Bord i almindelige Sejlskibe, da han ikke fandt Skoleskibene hensigtsmæssige. Men det syntes rigtignok, som om Skoleskibene havde Tiltrækning for Ungdommen. Det var maaske de blanke Knapper, som lokkede? I Danmark havde man ikke noget skarpt Skel mellem Skibsførerstan-

den og Styrmandsstanden, og det var Skippers Pligt at hæve Styrmandene op med sig.

Styrmand Nordborg var ikke enig i, at Sejlskibs-Uddannelse var nødvendig for en Dampskibsmænd. Og hvad lærte vel de unge Mennesker om Bord i Sejlskibene? Jo, at overhale Gaardinger, feje Dæk, pudse og gøre rent hos Grisen! Derefter gaar de til Navigationsskolen, og saa om Bord i et Dampskib. Forøvrigt var Taleren enig i, at Navigatorerne burde have mere Almindelse i Lighed med, hvad der kræves af Folk i tilsvarende Stillinger i Land. I Sverige maatte Postmænd lidligere have Studentereksamen, som dog nu var nedsat til Realskoleeksamen. Og dog havde en 2den Styrmand, selv i et lille Skib, større Ansvar end hvilken som helst underordnet Postmand.

Kaptajn Øller var i det væsentligste enig med Styrmand Nordborg. Man maatte ikke glemme, at »Kundskab er Magt«, men man maatte ogsaa huske paa, at »den, som ikke har lært at lyde, kan heller ikke lære at byde«. Taleren troede, at det vilde være meget heldigt, om det blev til en Betingelse for at komme ind paa Navigationsskolerne, at man havde den Eksamen, som i Sverige kaldes Realskoleeksamen.

Kaptajn Salvesen, Kristiania, paastod, at Sejlskibene var de rette Opdragelsesanstalter for Sømænd og vilde henstille til Skibsrederne at tage saa mange unge Mennesker med deres Skibe som mulig. Med Hensyn til Skibsføreres og Styrmands Uddannelse vilde Taleren fremhæve det nyttige i, at de fik Lejlighed til at opnaa mere Indsigt i Havariaffærer.

Efter at endnu flere Talere havde haft Ordet, blev man enig om at udsætte Formuleringen af en Resolution til Mødet den næste Dag.

Derefter behandlede Kaptajnens Forhold til Tidsbefragteren.

Quale gav en Del interessante Oplysninger om Forholdene i Kanadafarten, som var alt andet end hyggelige. Det var en haard Fart og et vanskeligt Farvand derovre. Tidsbefragterne dér havde ved en Klausul i Certeparterne sikret sig, at de ved den ringeste Anledning kunde afskedige Skipperen. Tidligere var Klausulen opfattet saaledes, at Tidsbefragteren maatte have en gyldig Grund, hvis han vilde af med en misliebige Kaptajn. Nu var denne Klausul forandret saaledes, at Skibsføreren var ganske afhængig af Tidsbefragterens Naade.

Kaptajn Helliesen meddelte, hvad der fra Norsk Skibsførerforenings Side var foretaget i denne Sag. Der var sendt et Cirkulære til forskellige norske Foreninger, som gjorde Rede for, hvor uheldig Maanedsbefragtningen har udviklet sig for Skibsførerne. Der kommer stadig ny Klausuler til, hvorved Skibsførernes Stilling bliver umuliggjort. Ingen har vel haft bedre Lejlighed end Skibsførerne til at følge Skibsfartens Udvikling, saaledes at de fuldtud forstaa de Vanskeligheder, som Rederne har at kæmpe med. Ved en enig Optræden af vore Redere i de Farvande, hvor det norske Flag udgør Flertallet, vil man kunne faa strøget flere uheldige Klausuler. Flere af Klausulerne er af den Art, at Maanedsbefragterens Interesser gaar forud for Hensynet til Tid og Ejendom og kan endogsaa udsætte en Skibsfører for at komme i Konflikt med Sedygtighedsloven. Cirkulæret var blevet modtaget med megen Sympati. Kristiania Rederforening havde ønsket at faa paavist, hvilke Klausuler der sigtedes til, og særlig de, som kunde bringe Skibsførerne i Konflikt med Sedygtighedsloven. Vor Forening har hertil svaret, at man nærmest tænkte paa, at Befragteren kan forlange andre Førere, Styrmand og Maskinister og saa videre, hvis han ikke er tilfreds med de om Bord værende. En Mand, som er under et saadant Pres, kan let blive nervøs og kan komme til at foretage sig Handlinger, som han under almindelige Forhold vilde have undladt. Dette vil først og fremmest gaa ud over Føreren, og dennes Stilling vil let blive uholdbar overfor en urimelig Befragter.

Efter at flere Talere havde fremført forskellige Be-

mærkninger, vedtog Kongressen enstemmig følgende Resolution:

»Kongressen udtaler en Protest mod, at der optages Bestemmelser i Tids-Certeparterne, som tvinger Rederne til at afskedige Skibsføreren efter Anmodning fra Tidsbefragteren. Kongressen haaber i den Anledning at kunne gøre Regning paa Rederiernes Velvilje«.

Forhandlingerne sluttede for denne Dag Kl. 6½ Em. Om Aftenen samlede Kongressens Deltagere til en fornøjelig og smuk Seksa.

Den 8. ds. genoptog Kongressen sine Forhandlinger Kl. 10 om Formiddagen. Vedrørende det fra den foregaaende Dag udsatte Spørgsmaal om Signaler for Skibe i Is, vedtog man, efter Forslag af Kaptajn Bang, en saalydende Udtalelse:

»Kongressen henleder de forskellige Landes Regeringers Opmærksomhed paa Hensigtsmæssigheden af internationale Regler for saadanne Signaler, som kan angive, at et Skib er blokeret af Is eller har indstillet at arbejde i Isen. Samtidig udtaler den, at der eventuelt fra dens Side i Løbet af det kommende Aar vil foreligge et udarbejdet Forslag i saa Henseende«. Første Sag paa Dagsordenen var: En Sømåndshøjskole.

Direktør Eitrem gjorde Rede for Planen om en Højskole for Sømænd. Den Uddannelse, Skibsførerne nu fik, var ikke tilstrækkelig. Den norske »højere Skippereksamen« havde ikke virket efter sin Hensigt. Man maatte have en Højskole, og Kravet maatte komme samtidig i alle de nordiske Lande.

De to danske Delegerede gjorde Rede for, hvordan Forholdene var i Danmark. I Svendborg havde man en Højskole for Sømænd, som havde gjort stor Nytte.

Styrmand Brockmann mente, at det heldigste vilde være, om Skibsofficerernes Uddannelse byggedes paa den norske Middelskoleeksamen, den svenske Realskoleeksamen eller tilsvarende Eksaminer i andre Lande.

Efter en Tids Forhandling besluttede Kongressen at henstille til de forskellige Landes Skibsofficersforeninger, med Støtte i de paa Mødet faldne Udtalelser, at henvende sig til Statsmyndighederne og Rederierne, samt paa anden Maade at arbejde henimod en bedre Uddannelse af den nautiske Stand.

Undladelse af at følge de internationale Søvejsregler.

Kaptajn Øller oplyste om, at man i Sverige og et Par andre Lande manglede Straffebestemmelser for Undladelse af at følge de internationale Søvejsregler. Det overdroges den svenske Skibsbefalingsmands-Forening at underhandle med sit Lands Regering herom.

Tvungen Lægeeftersyn.

Spørgsmaalet herom rejstes af den finske Skibsbefalingsmands-Forening. Det overlodes de forskellige Foreninger at forhandle med deres respektive Regeringer herom, idet det oplystes, at Norge har en saadan obligatorisk Lægeundersøgelse.

Kl. 1 afbrødes Forhandlingerne af en Frokostpavse.
(Sluttes.)

Opraab.

Kontreadmiral Carl Bruuns Mindesten og Mindelegat.

Vi har modtaget følgende:

Ved Kontreadmiral Bruuns Bortgang er sikkert Erindringen om hans lige saa dygtige som uegennyttige og velsignelsesrige Virksomhed for Stiftelsen »Georg Stages Minde« vakt hos de mange, der i Aarenes Løb har høstet Gavn af denne hans Virksomhed. Aldrig slap han sine »Georg Stage Dreng« af Syne, og det er ikke faa

af dem, som han paa forskellig Maade har hjulpet frem i Livet.

Vi underlegnede, der som Elever, Lærere eller Officerer har været knyttet til »Georg Stage«, opfordrer herved enhver, der har haft Lejlighed til at lære »Georg Stage«s Virksomhed at kende, til at vise deres Taknemlighed mod Admiral Bruuns Minde ved at yde Bidrag til en Mindesten, som det er vor Hensigt at sætte paa hans Grav.

Muligt Overskud paa den Sum, man har tænkt at anvende hertil, vil blive anvendt til et Mindelegat til Støtte for »Georg Stage«s Elever.

Undertegnede tidligere Elever, Lærere og Officerer blev paa et d. 19. Febr. d. A. afholdt Møde valgt til som Komité at føre Sagen ud i Livet.

Kaptajn Klausen, Fører af S/S. »Mjølner«.

Kaptajn H. P. Berg.

Herreekviperingsh., fhv. Styrmand, Petersen Faxø.

Inspektør Bytinsky. Togbetjent Eskildsen.

Værnepligtig paa Søv. Kaserne, Fred. W. Jacobsen.

Georg E. Oxhøl.

Dampskibsfører F. Schütz, tidl. Overstyrmand paa »Georg Stage«.

Overstyrmand paa »Georg Stage« C. Myhre.

Kontreadmiral V. Hansen. Kommandør Bræstrup.

Kommandør Ammundsen. Assistent Gustav Gørløv.

Danselærer J. V. Rasmussen.

Kjøbenhavn, i Februar 1911.

Bidrag modtages af Forretningsudvalget, der bestaar af:

V. Hansen,

Kontreadmiral,

Komitéens Formand,

Holsteinsgade 31, 3.

J. V. Rasmussen,

Danselærer,

fhv. Lærer paa »Georg Stage«,

Amerikavej 7.

O. F. L. Eskildsen,

Togbetjent,

fhv. Elev paa »Georg Stage«,

Vesterbrogade 17, 1.

Gustav Gørløv,

Assistent i Dampskibsførerforeningen.

fhv. Lærer paa »Georg Stage«,

Jacob Holmsgade 3, 2.

C. Bræstrup,

Kommandør,

Komitéens Kasserer,

Norrevoldgade 16, 4.

Petersen Faxø,

Herreekviperingshandler,

fhv. Elev paa »Georg Stage«,

St. Annæ Plads 20.

R. Bytinsky,

Inspektør.

fhv. Elev paa »Georg Stage«,

Søndre Boulevard 88, 4.

Det er os en Glæde paa det varmeste at anbefale ovenstaaende Opraab til vore Læseseres Velvilje.

Red.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Tyskland og Danmark samt Vestsverig været mat paa Laster i den forløbne Uge, og i Øjeblikket udbydes kun ganske faa specielle Laster fra disse Lande. Østnorge har derimod taget flere Sejlere paa Islaster for straks Lastning og med et lille Tillæg af omkring ¼ Frc. resp. 3 d. pr. Ton, medens der i Øjeblikket kun er faa Laster i Markedet, nærmest paa Grund af Overgang i Lastning fra Dam til Lastning fra Lager. Af Trælaster noteres flere, særlig Props, men disse er uden egentlig Interesse for Rederne til de tilbudte lave Rater i Forbindelse med højere Udgifter og langvarig Ekspedition. Fra Botenhav og Finskebugt udbydes vedvarende flere Laster, men der sluttes fremdeles kun meget faa Fragter, idet Differencen mellem Fordring og Tilbud vedvarer.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, og der er nogle flere Claylaster i Markedet, saa at Behovet dæk-

kes delvis med disse Laster, ligesom der tilbydes enkelte flere mindre Kullaster; Ekspeditionen er vedvarende god.

For de mindre Skibes Vedkommende har heller ikke den nu forløbne Uge væsentlige Forandringer at opvise. Königsberg noterer stadig kun 5 Mk., som ogsaa af enkelte Skibe er blevet akcepteret, hvorimod Danzig gennemfører endnu 5¾ Mk., uden Adresse. Nordtyskland holder sig iøvrigt paa det samme Fragtniveau, dog synes Stettin at være lidt mindre livlig, men der er tilstrækkelige Ladninger. Stralsund søger atter Skibe for Havre 5 Mk., Greifswald 5¼ Mk. og sluttede Hvede til Kalmar 4½ Mk. Sverig og Norge er begge lige uforandrede; angaaende Danmark noteres enkelte Hvedelaster, saaledes til Halmstad 14 Øre, Åhus 13 Øre, andre Provinshavne 12 Øre. Kjøbenhavn, hvortil der i sidste Uge kom en Del Skibe for at losse, sluttede Hvede til Aalborg, Odense 15 Øre, Svendborg 13½ Øre, Sago til Flensborg 4 Mk., Byg til Slesvig-Holsten 5 og 4½ Mk.; det er atter kendelig flovere, og ikke alle de der lossende Skibe vil kunne blive placeret derfra.

Generalforsamlinger.

Det forenede Buggerselskab

afholdt den 6. ds. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Steintal dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Admiral Viet. Hansen, mindedes først afdøde Oberst Abrahamson, der i mange Aar, vist lige siden Selskabets Stiftelse, havde været Dirigent ved Moderne. Hans Minde vilde sikkert blive bevaret.

Forsamlingen sluttede sig til denne Udtalelse ved at rejse sig.

Admiral Viet. Hansen aflagde derefter Beretning og Regnskab. Aaret havde været roligt, maaske noget for roligt, da Skibsfarten endnu ikke var kommen op paa Bølgetoppen. Hertil kom, at de to sidste Vintre havde været næsten isfri, medens Selskabets bedste Fortjeneste fandtes i Isvintrene.

Bestyrelsen havde fundet det rigtigt at anvende en Del af Reserverfonden til Reparationer paa Baadene, men Reserverfondens Beholdning var, paa Grund af ny Henlæggelser, dog ikke gaet ned. Iøvrigt viste Regnskabet, at Baadenes Brutto-Indtægt havde udgjort 20,412 Kr., og fradrog Udgifterne 8,839 Kr. blev Netto-Indtægten 11,573 Kr. Ialt udgjorde Indtægten 12,347 Kr. Til Reserverfondet foresloges henlagt 2,402 Kr. og til Aktionærerne foresloges et Udbytte paa 4 pCt. eller 9,792 Kr.

Der var sluttet Kontrakt med de andre Selskaber paa ti Aar og paa Betingelser, der syntes heldige for Selskabet.

Der gaves Decharge.

Grosserer S. Cohn var afgaaet ved Døden i Aarets Løb. I hans Sted havde Bestyrelsen suppleret sig med Grosserer Döbel.

Havarier og Forlis.

Helge, 3/m. Sk. af Trøense, kom den 10. ds. ved Læsø i Kollision med Damp »Capri« af Bergen. Skonnerten mistede Bøvsprødet og fik Stævnen stærkt beskadiget. Indkom til Frederikshavn for Reparation.

Frederik, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 10. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til London, paa Grund ved Femern. Skibet er med Assistanec kommet flot, efter at e. 200 Tons var løstet i Lægtene.

En stor Lægt er den 9. ds. paa Rejsen til Kiel med en Ladning Sten, sunket i Sejrobugt. Besætningen, tre Mand, reddedes om Bord i Slæbedamperen.

Alma, Skonnert af Höganäs, er af Skonnert »Kristian« af Marstal fundet drivende i Kattegat, og indhjerget til Gilleleje. Ladningen bestod af Chamottevarer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleen sættes den 10. Marts en ny Damp til D. F. D. S. i Vandet.

Skibet, der er Værftets Bygge-Nr. 280, er en Last- og Passager-Damp, bestemt for Østersøfarten, og har følgende Dimen-

sioner: Længde 251 Fod, Bredder 37 Fod og Dybde 17 Fod og 9 Tommer. Damperen fik Navnet »Minsk«. Et Søsterskib til »Minsk« vil om kort Tid ogsaa være klar til at sættes i Vandet.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 8./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Cascaes 7./3. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Corcubion 10./3. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 10./3. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 11./3. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 5./3. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, ank. Newcastle 10./3. — Aurora, Fischer, ank. hertil 12./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 11./3. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Marseille 11./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 5./3. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tunis 11./3. til Genua. — Christian IX, Holm, afg. herfra 11./3. til Pillau. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 6./3. — Donro, Søberg, ank. hertil 11./3. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 13./3. — Florida, Andersen, ank. hertil 26./2. — Frederik, Sørensen, ank. hertil 12./3. — Garonne, Kromann, ank. hertil 11./3. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 11./3. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 11./3. til New York. — Hjelms, Kylesbech, afg. herfra 11./3. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, dokker. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunshüttel 9./3. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 13./3. for Libau. — Kentucky, Andriessen, afg. Boston 28./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 4./3. — Kursk, Gommesen, afg. Antwerpen 9./3. til Swansea. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 8./3. — Louise, Larsen, ank. Dunkerque 9./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11./3. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 10./3. til Havre. — Moskov, Jønsen, pass. Dartmouth 11./3. hertil. — Morsø, Nellemann, pass. Brunshüttel 12./3. for Oporto. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 6./3. — Nordjylland, Petersborg, ank. Antwerpen 9./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 10./3. — Omsk, Tonnesen, pass. Holtenau 11./3. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 10./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 3./3. til Boston. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 10./3. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Pillau 11./3. — Saga, Wiberg, afg. Riga 11./3. til Antwerpen. — Texas, Clauson Kaas, afg. Kristiania 11./3. til Frederikshald. — Thyra, Tramp, ank. hertil 12./3. — Tiber, Bæch, ank. Palermo 11./3. — Tyr, Thaning, ank. hertil 13./3. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 12./3. til Kristiania. — Viking, Meyer, afg. Arendal 11./3. Nord paa. — Hans Gude, afg. Liverpool 11./3. — Lena, afg. herfra 6./3. til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 12./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Rotterdam 27./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Neufahrwasser 5./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Newcastle 11./3. til Pozzuoli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 6./3. — Russ, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Houndine 1./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Nemours 5./3. til Antwerpen. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 22./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Buenos Aires 18./2. til St. Helena. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Mercur. Vulcan, Nielsen, ank. Savona 4./3. — London, Bom, afg. Windau 25./2. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 7./3. til Windau. — Bryssel, Kaas, er ank. til Port Talbot.

Vulcan. Berlin, Krogh, ank. Dakar 24./2. — Wien, Boeck Hansen, afg. Barry 6./3. til Dakar. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 5./3.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Kjøbenhavn 8./3. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 11./3. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 9./3. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Libau 10./3. til Antwerpen. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Königsberg 8./3. til Rotterdam.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Ghent 6./3. — Amafienborg ank. Burntisland 9./3. — Brattingsborg ank. Huelva 7./3. — Børglum ank. Horli 27./2. — Chassie Mærsk afg. Antwerpen 6./3. — Dansborg ank. Fiume 4./3. — Elsborg pass. Ushant 7./3. — Esrom ank. Kjøbenhavn 28./2. — Flynderborg ank. Sunderland 8./3. — Fredensborg ank. Ghent 7./3. — Frederiksborg ank. Huelva 5./3. — Fyen ank. Nantes 3./3. — Guldborg afg. Hull 25./2. — Gurre ank. Helsingør 6./3. — Hammershus ank. Baltimore 4./3. — Harrildsborg ank. Ghent 7./3. — Hundborg ank. Blyth 4./3. — Høueborg ank. Huelva 6./3. — Jelling, afg.

Norfolk 28./2. — Jømsborg afg. Livorno 4./3. — Jungs- hoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg ank. Huelva 21./2. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 12./2. — Kalø afg. Huelva 7./3. — Klampenborg ank. Memel 8./3. — Kronborg afg. Grangemouth 9./2. — Lejre ank. Aalborg 7./3. — Lilleborg afg. Methil 8./3. — Marselisborg ank. Bona 3./3. — Visborg ank. Libau 8./3. — Næsberg afg. Ghent 8./3. — Peter Mærsk ank. Bougie 7./3. — Randelsborg afg. Libau 3./3. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 9./3. — Silkeborg ank. Rotterdam 9./3. — Skakkeborg ank. Garston 27./2. — Skanderborg ank. Livorno 8./3. — Skjoldborg ank. Ipswich 3./3. — Skodsborg afg. Tyne 4./3. — Spigerborg afg. Sunderland 4./3. — Stegelborg afg. Newport 1./3. — Stjerneborg ank. Libau 5./3. — Søborg ank. Skien 9./3. — Taaruborg afg. Windau 8./3. — Tuborg afg. Windau 4./3. — Ulfsborg afg. Liverpool 2./3. — Uranienborg ank. Huelva 8./3. — Vordingborg afg. Cardiff 25./2. — Ørskild pass. Gibraltar 4./3.

Det asiatiske Kompagni. Samui, Fine Licht, afg. Genua 6./3. til Port Said. — Pangan, Gabe, ank. Frederiksstad 11./3. — Chumpon, Hansen Raun, pass. Perim 6./3. — Bintang, Caroc, pass. Perim 8./3. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 8./3. — Cathay, Kruse, pass. Perim 23./2. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Shanghai 10./3. til Yokohama. — Indien, Jensen, ank. Sabang 2./3. — Siam, Knudsen, pass. Port Said 28./2. — Arabien Cortsen, ank. Göteborg 9./3.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. London 9./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 10./3. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 27./2. til Demerara.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Rouen 10./3. — Enigheden, Jensen, ank. Horsens 10./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Newcastle 12./3. — Freja, Nielsen, ank. Svendborg 12./3. — Vera, Thing, ank. Lübeck 13./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 11./3. — Helene, Sørensen, ank. Reval 13./3. — Sjælland, Svarrer, afg. Reval 10./3. — Agnete, Farup, ank. Aalborg 12./3. — Hermia, Hansen, afg. Odense 10./3. — Alice, Jørgensen, ank. Rendsborg 10./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Riga 11./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Kiel 8./3. — Valborg, Hansen, ank. Methil 13./3. — Gunhild, Hansen, afg. Blyth 11./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Marseille 10./3. — Martha, Christensen, afg. Toulon 9./3. — Elna, Rathje, afg. Dunston 28./2. — Therese, Pedersen, afg. Dunston 4./3. — Simone, Terkildsen, ank. Swansea 10./3. — Jeanne, Olsen, afg. Bougie 12./3. — Vera, Larsen, afg. Rosas 28./2. — Daisy, Lage- sen, afg. Bona 28./2. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 10./3. — Kamma, Løffer, ank. Catania 8./3.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardiff 10./3. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Blyth 3./3. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Bremen 6./3. — Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Korsør 8./3. — England, Andersen, afg. Libau 10./3. — Holland, Poulsen, afg. London 9./3. — Rusland, Bennetzen, afg. Blyth 10./3. — Europa, Hansen, ank. Liverpool 10./3. — Frankrig, Friis, er afg. Burntisland.

Sejlskibe.

Fana-Nordby. Mærdor, Mørk, afg. Antwerpen 1./2. til Cadiz. — Prins Valdemar, Hansen, ank. Hamburg 7./2.

Æra. Apollo, Albertsen, ank. Hammerhavn 9./3. — Castor, Albertsen, ank. Hammerhavn 9./3. — Niels, Christensen, ank. Langesund 9./3. — Mary, Andersen, ank. Dundee 8./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Vejle 8./3. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 9./3. — Forældres Minde, Christensen, ank. Drøbak 10./3. — Marthing, Friis, ank. Drøbak 10./3. — Albertine, Madsen, ank. Kolberg 10./3. — Æra, Christensen, ank. Cete 9./3. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./3. — Neptun, Jensen, ank. Linhamn 9./3. — Debora, Rasmussen, ank. Frederiksstad 11./3. — Skandia, Fabricius, ank. Langesund 10./3. — Minde, Rasmussen, ank. Drøbak 10./3. — Laurits, Folmer, ank. Drammen 11./3. — I. Koefoed, Andersen, afg. Bridgeness 11./3. til Fakse Ladeplads. — Argus er den 8./3. pass. Beachy Head for østgaaende. — Hydra, Christensen, afg. Holmestrand 8./3. — Smart, Christensen, afg. Leith 6./3.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1911. — Sø og Handelsretsdom. — Den nordiske Skibsofficerskongres. — Opraab. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbling M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest ill Salg

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skourog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

Trafkes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50.

Telegramadr.:
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Geffe, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnökölvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling. — Fern expedition.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt. til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser

NB. Leveraører til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnogade 37. Nakskov.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadressø „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. Marts 1911.

18. Aarg.

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

Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losschjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.



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

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

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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



Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Løst
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

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

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

Til Skibsbrug
 anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
 Depot:
 Havnegade 47. Telefon 4980.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

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

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

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

NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Københ. Kongens Nytorv 24.^a
Skibsbundfarver.
Telf. 8946. Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.



Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørchjensen“.
Telefon 7262.

Skib til Salg.

Skonnert „Erna“, 113,88
Reg.-Tons, beliggende i Faa-
borg, er begrundet paa for-
andret Livsstilling, billig til
Salg ved Henvendelse til
Skibsfører H. Poulsen, Faaborg.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1910 ud-
betales Udbyttet for 1910 daglig imellem Kl. 11—1,
med 4%, paa Selskabets Kontor, Stockholmegade 55.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1911.

P. B. V.
Martin Carl.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbundet 6 Kr.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej, V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Havnen ved Dordrecht. Udenrigsministeriet har tilstillet Repræsentationen Genpart af en Beretning fra Vicekonsulen i Dordrecht, i hvilken bl. a. meddeles:

»Kanalens Tilstand, som leder til Søen, er stadig meget gunstig. For Dordrechts Handel og Industri var Aaret 1910 godt, og betydelige industrielle Terræner, baade privat og kommunal Ejendom, ved Floden er nu ogsaa officielt taget i Brug. Skibsværftet paatager sig ogsaa Reparationer af store Skibe.

Byraadet tog en vigtig Beslutning om Anlæg af en Søhavn nedenfor Jernbanebroen, som der allerede længe har været Trang til.«

Den internationale Sømandsstrejke. Bryssel, 15. Marts. I Følge »Le Peuple« har Centralkomitéen for det internationale Sømandsforbund, der er samlet til Møde i Antwerpen, drøftet et Forslag fra Englands Side om at organisere en international Strejke for derved at forbedre Sømandenes Stilling. Paa Mødet er England, Danmark Norge, Sverig, Belgien, Holland, Tyskland og De Forenede Stater repræsenteret. Tyskland erklærede, at da de tyske Matroser havde faaet deres Lønninger forhøjet, vilde det være vanskeligt for dem at deltage i Bevægelsen. De Forenede Stater, i det mindste for saa vidt angik Havnene ved Atlanterhavet, Danmark, Norge og Holland var gunstigt stemt for det engelske Forslag. Det vedtoges tilsidst at nedsætte en international Kommission til at undersøge Spørgsmaalet, og, hvis det skulde være nødvendigt, træffe Forberedelser til en Strejke.

Norddeutscher Lloyd. Bremen, 14. Marts, (Ritz. Bur.). Norddeutscher Lloyd har i 1910 haft et Overskud paa godt 38 Millioner Mark mod c. 33 Millioner Mark i Fjor. Der udbetales i Aar et Udbytte paa tre pCt., i Fjor gav Selskabet intet Udbytte.

Havnen ved Svaneke. Rønne, 9. Marts. (Ritz. Bur.) Svaneke Byraad vedtog i Aftes at foretage en Udvidelse af Havnen og Uddybning af samme til 14 Fod til en samlet Udgift af 97,000 Kr.

The Baltic and White Sea Conference. Antwerpen, 11. Marts. (Ritz. Bur.) The Baltic and White Sea Conference har i Dag afsluttet sine Møder. Næste Konference afholdes i Berlin.

Viking. Ved Folketingets 3dje Behandling af Finanslovsforslaget for 1911—12, den 13. ds., lykkedes det Søfartsministeren at gennemføre Bevillingen paa et Tilskud af 50,000 Kr. til Skoleskibet »Viking«, hvilket er saa meget glædeligere, som Rigsdagen i Reglen ikke plejer at vise stor Interesse for Søfartens Anliggender.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 15. Marts.

Tyske Farvande.

Pillau. Reviret: Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Søkanalen: Isfri.

Svenske Farvande.

Gefle. Søen: Isfri. Gefle og Skutskär: Fastis. Örskär. Søen: Isfri. Grepens nordlige Del: Drivis, sydlige Del: Helt lukket.

Söderarm. Søen og Furusund: Isfri.

Sandhamn. Til Stockholm: Isrende.

Strömstad. Idefjorden: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Aktieloven. Søfartsministeren fremsætter i Dag i Landstinget Lovforslaget om Aktieselskaber.

Karantæneloven. Justitsministeren har i Tirsdags i Landstinget fremsat Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget.

Den nordiske Skibsofficerskongres.

(Sluttet.)

Mødet fortsattes den 8. ds., efter en Frokostpavse. Advokat Eckbo, Kristiania, udviklede Spørgsmaalet om Udløsning af Skibsførere, der faar Afsked fra Skib, som de selv har Part i. Advokaten gennemgik dette Spørgsmaals nuværende Stilling i Norge og meddelte, hvad Norsk Skibsførerforening og andre Foreninger har foretaget, for at opnaa lovmæssige Kontrakter mellem Skibsføreren og Rederen. Spørgsmaalet frembød mange Vanskeligheder, da der jo ikke udelukkende kunde regnes kun med de to nævnte Parter, men ogsaa maatte tages Hensyn til Aktionærer, Partredere og Kreditorer i Skibet. Det vilde, efter Talerens Mening, være vanskeligt at faa Sagen ordnet ved Lov. Det retteste vilde være Kontrakt mellem Reder og Skibsfører.

Kongressen gik derpaa over til Behandling af et Forslag fra svensk Side om, at Kongressen paa passende Maade skulde søge at formaa Board of Trade til at nedsætte en international Komité til Udarbejdelse af fuldstændige Bestemmelser for Semafor-signaler og Signaler efter Morses System, hvorved der dog skulde lægges Vægt paa, at den største Del af denne Komités Medlemmer bør vælges af de forskellige Landes Skibsofficerer.

Styrmand Norborg mente, at alle de Skibsredere, som interesserer sig for Morse-Signaler, synes at være enige om Nødvendigheden af mere formaalstjenlige og bestemte Forskrifter end de, som findes i den internationale Signalbog. Noget maa der saaledes gøres, for at vi kan faa et leifatteligt og praktisk System, thi vi kan ikke ligesom Engelskmændene fastsætte vore egne Bestemmelser. Det gælder for os om at faa vore Myndigheder til at interessere sig for Sagen, og derved faa den ind paa den internationale Vej, som er den korteste til at naa Maalet.

Kaptajn Helliesen oplyste om, at der blev givet Undervisning i Morse-Signaler ved de norske Sømandsskoler.

Styrmand Christensen: I Danmark undervises der ogsaa i den Slags Signaler paa Navigations-skolerne, men dette er ikke nok. Man maa have stadig Øvelse for at kunne faa Nytte af Signaleren, men det er ikke alle Redere, der har tilstrækkelig Forsaaelse af Signalerens Nytte.

I den yderligere Diskussion, som udviklede sig om dette Spørgsmaal, deltog d'Herrer Salvesen, Helliesen, Norborg, Rinmann og flere.

Der vedtoges enstemmig en Resolution i Overensstemmelse med det fra svensk Side stillede Forslag, saaledes at Kongressen gennem de respektive Landes Regeringer skulde formaa Board of Trade til at tage sig af Sagen.

Kontrol af de hygiejniske Forhold om Bord og Tvungen Lægeundersøgelse af Sømand.

behandledes under ét.

Kaptajn Helliessen meddelte, at man allerede længe har haft strænge Regler for Mandskabernes Opholdsrum og lignende i Norge.

Kaptajn Salvesen oplyste om, at mange af de norske Rederier ofte gik meget videre, end Loven bød for at skaffe Mandskabet lyse, rummelige og hyggelige Opholdsrum om Bord.

Med Hensyn til obligatorisk Lægeundersøgelse af Søfolk, vedtog man følgende Resolution:

»Kongressen udtaler sin Sympati for obligatorisk Lægeundersøgelse, men henviser forøvrigt Spørgsmaalet til Behandling paa næste Kongres.«

Denne Dags Møde hævdes Kl. 5½ Em., og om Aftenen samledes Kongressens Deltagere til en smuk Fest paa Holmenkollens Turisthotel.

Om Formiddagen den 9. ds. genoptog Kongressen sine Forhandlinger med Spørgsmaalet om: Obligatorisk Mønstring for alle Søfolk.

Kaptajn Øller paaviste det nyttige i, at ogsaa Besætningerne paa Kyst-, Kanal- og Indsøskibe blev ordentlig paamønstret.

Bang, Helliessen, Rinmann med flere talte ogsaa for Indførelse af obligatorisk Mønstring.

Man vedtog følgende Resolution:

»Kongressen udtaler sin Sympati for Indførelse af obligatorisk Mønstring for alle Søfolk, i større Udstrækning end hidtil, og overdrager Bestyrelsen for Kongressen at indhente nærmere Underretning om denne Sag hos de forskellige Landes Skibsofficers-Foreninger, og fremlægge Resultatet af disse Undersøgelser for næste Kongres.«

Nærmere Samarbejde mellem de nordiske Landes nautiske Foreninger.

Styrmand Christensen fremhævede, hvor nødvendigt det var, at man fik Lejlighed til at kende hverandre bedre, og at dette navnlig gjaldt de Folk i de tre nordiske Lande, som havde samme Gerning, samme Maal og alle Interesser tilfælles. Den nordiske Skibsofficers-Kongres er det første Skridt i den rigtige Retning, og det er et godt Skridt, som burde have været foretaget for mange Aar siden, saa havde man nu været videre baade i den ene og den anden Henseende.

Styrmændene Thrane og Norborg kunde slutte sig til Christensens Udtalelser.

Styrmand Brockmann havde med Glæde hørt Christensens Udtalelser, ikke alene om et nærmere Samarbejde mellem de nordiske Lande, men ogsaa mellem Styrmænd og Skibsførere. — Der var desværre altfor dyb en Kløft om Bord i de norske Skibe mellem Styrmænd og Skipperen, hvilket ikke var heldigt.

Kaptajn Helliessen vilde protestere mod Brockmanns Fremstilling af Forholdene om Bord i de norske Skibe. Taleren vilde paa næste Aars Generalforsamling foreslaa, at Norsk Skibsførerforening og Norsk Styrmændsforening blev slaaet sammen, saaledes som man har det i Sverige.

Styrmand Thrane oplyste om, at der i Danmark var et meget intimt Samarbejde mellem Styrmænds- og Skibsførerforeningen, men de var ikke slaaet sammen, fordi de jo ogsaa havde hver sine Særinteresser at varetage.

Obligatorisk Kompas-Kontrol.

Kaptajn Rinmann fremhævede Ønskeligheden af at faa indført obligatorisk Kompas-Kontrol i de Lande, hvor man ikke allerede havde en saadan. Kompasset er det vigtigste Instrument om Bord, hvorfor man maatte gøre, hvad gøres kunde for at faa Kompasset saa paalideligt som muligt. Taleren vilde skarpt betone, at der her ikke var Spørgsmaal om Korrigering eller Kompensering af Kompasserne om Bord, men om Kompassernes Fabrikation og deres Evne til at opfylde de Krav,

som man har Ret til at stille til et godt Kompas, samt ikke mindst Kontrol med Kompassernes Opstilling om Bord. Saaledes som denne ofte sker, er det uforvarligt. Ved Skibenes Bygning tages der ofte ikke det fornødne Hensyn til, om Kompasset faar en Plads, hvor det mindst muligt blev paavirket af Skorsten, Luftrør, Jernskodder og lignende, som placeres i Nærheden. Med Hensyn til selve Kompasset, er det ikke usædvanligt, at der endogsaa paa ny Fartøjer findes Kompasser, som ganske mangler deres magnetiske Moment. Ligeledes kan man om Bord i enkelte Skibe finde de gamle Kompasser — gamle Sejlskibskompasser med en eneste Magnetnaal, som tilmed er næsten helt oprustet. Der findes ogsaa Rederier, som kniber paa saa ringe en Udgift som til et Kompas, der jo er det vigtigste Instrument om Bord. Jeg véd nok, at der saavel i Norge som i Danmark findes Lovregler om Kontrol med Kompasser, hvad der vel skulde animere Sverige til at vedtage lignende. Taleren vilde spørge sine norske Kolleger om, hvorvidt de finder de norske Lovregler effektive nok?

Bang oplyste om, at man i Danmark havde offentlig Kontrol med Kompasser.

Krook: I Finland har vi Regler under Udarbejdelse for Statskontrol med Kompasser.

Helliessen forklarede de norske Lovbestemmelser om Kompas-Kontrol. De var meget strænge og gjorde utvivlsomt den tilsigtede Nytte.

Efter yderligere Debat enedes man om at henlede de forskellige Landes Myndigheders Opmærksomhed paa Nødvendigheden af en effektiv Kontrol med Kompasser, baade med Hensyn til deres Egenskaber og med deres Placering om Bord.

Nødhavn paa Bornholm.

Kaptajn Bang havde modtaget en Henvendelse fra »Norges Sjøfartstidende« angaaende Tilvejebringelse af en Nødhavn paa Bornholms Østkyst. Taleren vilde i den Anledning udtale sig om Ønskeligheden af, at alle Emner vedrørende Forholdene i et Land bragtes frem af vedkommende Lands Repræsentanter. — Mødet delte denne Anskuelse.

Redningsmidler og deres Anvendelse.

Kaptajn Bang omtalte Udrustningen af Redningsbaade og kom derefter ind paa Spørgsmaalet om Indførelse af traadløs Telegraf om Bord i Skibene. Den »Traadløse« var allerede anbragt paa Hundreder af Skibe, og dens Nytte, ikke mindst som Middel til at forhindre Ulykker eller redde Menneskeliv, var jo utvivlsom. Taleren omtalte dernæst Udsætning af Baade fra Skibe som værende altfor besværlig og omstændelig og derfor farlig.

Norborg omtalte forskellige Farer for Liv og Lemmer om Bord i Skibene. Særlig nævnedes han Petroleumslamperne som meget farlige. Det var Taleren en Gaade, at der ikke hændte flere Ulykker med Petroleumslamper om Bord i Passagerskibe, end der gør. Man burde have elektrisk Lys, blandt andet nogle store Lamper paa Dækket, helst anbragt saaledes, at de kunde tændes af den Vagthavende paa Broen, i Tilfælde af Kollision eller farlig Stranding. Taleren vilde desuden udtale Ønsket om, at Officerer og Mandskab maatte faa tilstrækkelig Hvile, saa man ikke risikerede at have en træt og forvaaget Mand paa Broen.

Kaptajn Bang var enig med den foregaaende Taler paa disse Punkter, og gav en Del Oplysninger om de danske Lovbestemmelser paa dette Omraade.

Efter at endnu et Par Talere havde ytret sig om dette Emne, blev det, paa Grund af den knappe Tid, udsat til næste Kongres.

Skibsofficerers Ansvar for manglende eller beskadiget Last.

Kaptajn Øller indledede med en Bemærkning om, at det stadig havde vist sig under Kongressen, at Sverige

stod tilbage med Lovregler om de forskellige Ting, som her blev behandlet. Han havde med Sorg lagt Mærke til denne Kendsgerning. Det var en Uting, at Styrmandene skulde have Ansvar for Last, som blev væk eller beskadiget; naar de havde gjort, hvad der var muligt for at sikre sig. I mange Tilfælde kunde Styrmanden lige saa lidt som nogen anden, hverken gøre fra eller til. Taleren berettede fra sin egen Erfaring et Tilfælde, hvor der var blevet Mangel paa Last, endskønt han havde haft fem Mand til at tælle Lasten, efterhaanden som den kom om Bord. Rederiet præsenterede ham en Regning paa omtrent en hel Maanedes Hyre for manglende Last, men han slap dog for at betale den, da han ellers truede med at laste saa langsomt, at han var absolut sikker paa at kunne tælle hvert Kolli, som kom om Bord.

Norborg var af samme Anskuelse som Kaptajn Øller. Forholdene var ofte ganske fortvivlede. En Styrmand skulde tælle Last, passe Skib og Mandskab, ordne Affærer med Toldvæsnet og mere til, og saa tillige have Ansvar for Lasten. Det var en urimelig Fordring.

Helliesen gav de to sidste Talere Ret. Der var ingen Mening i, at en Styrmand skulde have Ansvar for, hvad andre Folk gjorde. Der lastes f. Eks. med otte Wincher saamtidig, saa en Styrmand maatte jo have otte Hoveder, hvis han skulde passe paa overalt ved en saadan Lejlighed. Rederiet burde kalkulere et vist Beløb til Tælling som en nødvendig Udgift, naar det slutter en Fragt.

Krook: Skibsofficererne maa have Ansvarsfølelse, og denne maa man ikke svække.

Øller vilde tage til Gemme mod Krook. Det var ikke Talerens Mening at borttage Ansvar og Ansvarsfølelsen fra Styrmandene. Han vilde kun modificere Ansvar i de Tilfælde, hvor det førte til Urimelighed mod Styrmandene.

Rinmann var enig med de foregaaende Talere i, at Styrmanden ikke burde have Ansvar for manglende eller beskadiget Last, naar han kunde bevise, at han havde gjort hvad han kunde for at sikre Lasten. Men man maatte huske paa, at Vareforsendere ogsaa maatte have Sikkerhed for, at deres Varer ikke blev ødelagt eller beskadiget. Der gaves jo Styrmand, som ikke altid var skyldfri.

Efter at endnu flere Talere havde haft Ordet, vedtog man enstemmigt følgende Resolution:

»Ethvert Tilfælde af Krav fra Lastmodtagerens Side for manglende Last undersøges for nøje at konstatere, om Mangelen er opstaaet paa Grund af Forsømmelse eller Ligegyldighed fra Styrmandens Side ved Lastens Indtagelse, forinden Styrmanden gøres ansvarlig for Erstatningskravet.«

Undervandsklokker og Natsignaler fra Fyrstationerne.

Styrmand Norborg fremhævede hvor stor Nytte, Undervandssignalerne allerede har vist sig at kunne gøre. De er langt mere paalidelige, end selv de bedste Luftsignaler, som ofte slaar fejl.

Efter at flere Talere havde haft Ordet for at betone Betydningen af, at Kongressen tog sig kraftigt af denne Sag, særlig for de nordiske Farvandes Vedkommende, vedtog man følgende Resolution:

»Kongressen udtaler sig for Nødvendigheden af Undervandssignaler fra Fyrskibe og Oprettelse af Morse-Signalstationer paa Fyrene i Land i den Udstrækning, som findes nødvendig.«

Statspensionering af Søfolk.

Dirigenten, Michaelsen: Dette er et overmaade stort Spørgsmaal for alle de nordiske Lande. Her i Norge har vi arbejdet paa denne Sag i henvendte Aar, og jeg maa dybt beklage, at Tiden nu er for langt fremskredet til, at vi kan behandle Spørgsmaalet — endogsaa

kun overfladisk. Jeg foreslaar derfor, at Sagen bliver udsat til næste Kongres.

Norborg udtalte sin Beklagelse over, at dette Spørgsmaal ikke kunde behandles nu, ikke alene paa Grund af Spørgsmaalets store Betydning i Almindelighed, men særlig med Hensyn til, at Spørgsmaalets Løsning ogsaa berører Mandskabet. Taleren mente, at hvad Befalingsmændene kan udvirke til Fordel for Mandskabet, bør gøres, for at fremme det gode Forhold mellem Befalingsmænd og Mandskab. Taleren foreslog, at denne Udtalelse førtes til Protokols som hele Kongressens Opfattelse.

Øller henstillede, at Pensions sagen blev sat som første Sag paa Dagordenen for næste Kongres.

Heri var alle enig.

Det besluttedes enstemmigt og uden Debat at afholde næste Aars Kongres i Kjøbenhavn.

Efter at Protokollen for Mødet var oplæst, udbragte Krook et Leve for Dirigenten, der besvaredes med tre kraftige Hurraraab.

Hermed sluttedes den anden nordiske Skibsofficers-Kongres.

Det østasiatiske Kompagni.

Af den nu udkomne Beretning for 1910 hidsætter vi følgende:

Kompagniets foregaaende Aarsberetninger har indeholdt Oplysninger om dets stærke Vækst paa Handelens og Skibsfartens Omraader i Forening med Optagelsen af ny industrielle Virksomheder og Anlægget af omfattende Plantager, og da den i forrige Aars Beretning bebudede Overgang til bedre Tider syntes at skulle indtræde, hvorved der blev større Anvendelse for Kapital, blev Aktiekapitalen utilstrækkelig. Bestyrelsen foreslog og en ekstraordinær Generalforsamling vedtog derfor i September at udvide Aktiekapitalen med 10 Millioner Kroner, hvoraf 8½ Millioner Kroner blev overtaget af et udenlandsk Syndikat, medens Resten, 1½ Million Kroner tegnedes i Danmark til en Kurs af 125. Den opnaaede Overkurs er efter Fradrag af Omkostninger ved Emissionen ekstraordinært tilgaaet Reservefonden med Kr. 2,100,000.00, men da det var en Betingelse for den opnaaede Overkurs, at de ny Aktionærer skulde oppebære halvt Udbytte for 1910, medens Indbetalingerne først skete i Aarets sidste Maaneder, er med den foreslaaede Udbyttefordeling i egentlig Forstand 500,000 Kr. af den ekstraordinære Henlæggelse taget ud af Aarets Driftsresultater.

Skibsfarten har paa alle Omraader haft Fremgang. Saaledes har den forøgede Tonnage paa Bangkokfarten haft fuld Beskæftigelse til lønnende Fragter, og det er derfor besluttet til yderligere Udvikling af denne Fart at bygge tre ny Skibe paa hver 6,800 Tons Bæreevne, hvoraf det første ventes afleveret i Oktober 1911. Disse Skibe vil, saafremt det først afleverede viser sig at svare til de Forventninger, man nærer til denne Type, blive fremdrevet ved Dieselmotorer, hvorved der opnaas meget betydelige Fordele i Driften i Sammenligning med Dampskibe, og for Bangkokfarten, hvor det er af Betydning at kunne passere Flodbarren med det størst mulige Kvantum Last, er denne Skibstype særlig heldig.

Ruten paa det fjærneste Østen har nydt godt af den stigende Eksport af Sojabønner, og for bedre at udnytte denne Fart og for at have tilstrækkelig Tonnage til Hjembringelsen af Raavarerne for de ved Kompagniets Initiativ oprettede Fabriker, bestiltes to Dampskibe paa hver 8,600 Tons Bæreevne, hvoraf det ene afleveres i Marts og det andet i Juni 1911.

Sydafrika-Linien har haft et særdeles gunstigt Aar, og foruden Kompagniets og de samarbejdende svenske Selskabers Tonnage har der i denne Fart været beskæf-

liget flere lejede Dampere. Den stærke Opblussen af Forretningsvirksomheden i Sydafrika kan dog næppe ventes fortsat.

Kompagniet har desværre i 1910 haft det første totale Forlis siden dets Stiftelse, idet Damperen »Cambodia« Natten mellem 15. og 16. Februar forliste paa Norges Kyst. Dette Forlis maa Kompagniet særlig beklage, idet seksten Mand af Besætningen og deriblandt alle Maskinmestrene omkom.

Linien paa Vestindien har haft Fremgang saavel med Hensyn til Befordring af Passagerer som Gods.

Kompagniet har i Aarets Løb paa de forskellige Ruter beskæftiget 21 lejede Dampskibe samt Skoleskibet »Viking« med en Bæreevne af ialt 119,797 Tons.

Hovedkontorets Handelsomsætning er stadig stigende, og da Størstedelen af Omsætningen falder udenfor Landets Grænser, er det besluttet at aabne eget Kontor i London, hvor Verdenshandelen centrerer. Ved dette Kontor vil saa vidt muligt altid en af Kompagniets Direktører personlig være til Stede, og man venter, at det vil faa en ikke ringe Betydning for Befragtninger og Udvikling af Kompagniets Forretninger, særlig paa de Omraader, der ligger udenfor Østersøen.

Teakafdelingen har igen i Aar opnaaet særdeles gunstige Resultater, og Udsigterne for den nærmeste Fremtid er lovende.

Importafdelingen har udvidet sin Virksomhed meget betydeligt, særlig har Omsætningen i Sojabønner været stærkt stigende; forskellige Varer, navnlig Sojabønner fra Manchuriet, men ogsaa kinesisk Oljefrø, har paa Grund af ekseptionelt ugunstige klimatiske Forhold ved Indhøstningen og Afladningen været Genstand for Kvalitetsforringelser paa Sørejsen til Evropa, og Kompagniet har ligesom andre Handlende i de paagældende Artikler i flere Tilfælde maattet yde Godtgørelser. For det kommende Aar er Udsigterne de bedste, idet Sojabønner og Oljefrø af ny Høst er fremkommet i udmærket Stand.

Eksportafdelingen har haft god Fremgang i Omsætning og Fortjeneste.

Nørresundby Portland Cementfabrik har produceret 241,044 Fade Cement og yder vedblivende et godt Udbytte, samtidig med, at Fabriken underbygger Kompagniets Handel og Skibsfart. Der er aabnet flere ny Eksportmarkeder for Cement, og Afsætningen paa de tidligere indarbejdede er stigende.

Dansk Sojakagefabrik satles i Drift i Marts 1910 og med Undtagelse af nogle Begyndelsesvanskeligheder har den arbejdet meget tilfredsstillende og yder et særdeles smukt Udbytte. En betydelig Udvidelse er derfor blevet iværksat, og Fabriken vil herefter kunne forarbejde c. 45.000 Tons Sojabønner aarlig.

For yderligere at underbygge Handelen med Sojabønner har Kompagniet taget Initiativ til og deltaget i Dannelsen af Aklieselskabet Stettiner Oelwerke, der i Stettin bygger en Fabrik for Behandling af c. 50,000 Tons Sojabønner aarlig. Fabriken ventes sat i Drift i April 1911.

Trækompagniet har intet Udbytte ydet, men den foretagne Omlægning af Driften giver Haab om en bedre Fremtid.

Ved Filialerne og Agenturerne i Østasien er Virksomhederne i det forløbne Aar stærkt udvidet. Saaledes har Kompagniet fra Manchuriet af Sojabønner alene afskibet 92,363 Tons, og Hovedagenturet i Vladivostok har ved Oprettelsen af Centralkontorer i Harbin, Kwantschentse og Dalny udviklet sin Organisation for Handelen med Manchuriet, der tegner særdeles lovende. Endvidere er der foretaget heldige Forsøg med Eksport af sibiriske Træsorter.

Shanghai Agenturet har aabnet Kontor i Hankow og betydelig forøget Kompagniets Eksport af kinesiske Produkter.

Ved Bangkok Filialen er Handelsomsætningen ved

saavel Eks- som Import i betydelig Fremgang, og Kompagniet har haft store Leverancer til Jernbaneanlægene paa Malakkahalvøen. Skovvirksomheden og Savmølle-driften ved Bandon er arbejdet frem til en vellønnende Virksomhed, derimod har Tilførslen af Teak fra Skovene i det nordlige Siam paa Grund af utilstrækkelig Regn og deraf følgende Vandmangel i Floderne været meget ringe, hvilket har influeret paa Filialens Generalresultat for Aaret, men de i Floderne oppe i Teakskovene ophobede Træmængder vil komme Fremtiden tilgode.

Singapore Filialen har ligeledes forøget sin Handel, og Arbejdet paa de herunder hørende, betydeligt udvidede Plantagevirksomheder er fremmet saa meget, som Forholdene har tilladt det.

I Begyndelsen af Aaret steg Priserne paa Raagummi og dermed paa Gummiantager meget betydeligt, hvorfor Kompagniet lod Mount Austin Rubber Estates indregistrere som et engelsk Aktieselskab med en Kapital af 250,000 £. Samtidig dannedes en Mængde Aktieselskaber, og der udbødes saa mange Aktier, at de for en Tid opretholdt særdeles høje Kurser paa Aktier i Gummi-Plantage-Selskaber pludselig faldt; men forinden var det lykkedes at afsætte 100,000 £. Aktier i Mount Austin (Johore) Rubber Estates paa saadanne Vilkaar, at Kompagniet fik rigelig Dækning for sine Udlæg ved Køb og Udviklingen af Plantagen samt for den Sum af 30,000 £., som det i Følge Overdragelsesvilkaarene tilførte det ny Selskab som Driftskapital. Kompagniet ejer nu de tilbageværende 150,000 £. Aktier. Selskabet vil i Aar betale et Udbytte af 5 pCt., og da et meget stærkt stigende Antal Træer vil kunne tappes i 1911 og 1912, for hvilke Aar en stor Del af Produktionen er solgt til meget lønnende Priser, er et betydeligt større Udbytte for de følgende Aar sikret.

St. Thomas Filialen har forsynet over 100 anløbende Dampskibe med Kul og Vand og givet et tilfredsstillende Udbytte.

Atter i Aar har Kompagniet ved store, ny Anlæg og ved de udførte Arbejder i Teakskovene baandlagt Kapital, der først i Fremtiden vil kunne yde Udbytte, og der vil i Aar som foran berørt være at udbetale halvt Udbytte paa en 10 Millioner Kroner større Kapital, end Kompagniet har haft til Disposition i det forløbne Aar. Det er derfor Bestyrelsen en særlig Tilfredsstillelse, at kunne fremlægge et Regnskab, der foruden rigelige Afskrivninger og yderligere Henlæggelser til Reservefonden tillader en Udbetaling af det sædvanlige Udbytte af 8 pCt. samt af Overskudet ved Salg af Aktier i Mount Austin (Johore) Rubber Estates (c. 400,000 Kroner) en Bonus af 2 pCt.

Nettooverskudet andrager Kr. 3,365,642.97, hvorfra gaar til Afskrivning paa Damperne, Ejendomme, Inventar etc. Kr. 772,546.68, saaledes at der bliver tilbage en Nettogevinst af Kr. 2,593,096.29.

Indtægterne fordeler sig som følger:	
Avance paa Handelen	Kr. 1,471,840.77
— - Dampskibene	- 1,381,801.75
— hos Filialerne	- 1,449,660.26
Udbytte i fremmede Selskaber	- 619,732.82
Overført fra forrige Aar	- 261,694.20
	Kr. 5,184,729.80
Administrationsudgifter ved Hovedkontoret og Filialerne	Kr. 1,065,984.25
Rente Konto	- 753,102.58
Afskrivninger	- 772,546.68
	- 2,591,633.51
	Kr. 2,593,096.29

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med omstaaende Regnskab, hvorefter Aktionærene erholder 8 pCt. Udbytte og 2 pCt. Bonus; til Reservefonden henlægges Kr. 150,000, saaledes at denne nu med den ekstraordinære

Henlæggelse af Kr. 2,100,000 udgør Kr. 6,250,000 eller 25 pCt. af den samlede Aktiekapital; til Tantième til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 266,280.42, medens Kr. 176,815.87 overføres til næste Aar.

Kompagniets Status ultimo 1910.

Aktiver:	
Teak- og Varelager i Kjøbenhavn	Kr. 1,493,176.57
— — i fremmede Havne	1,672,940.56
Diverse Ladninger Søjebønner, dels svømmende dels rede til Afskibning	4,987,953.78
Skibenes bogførte Værdi	8,412,746.60
Nybygnings Konto	2,049,513.98
Lægtarmateriel	467,528.13
Skibenes løbende Rejser	36,663.37
Kassa Konto	12,819.37
Tilgodehavende hos diverse Banker	7,874,575.68
Diverse Debitorer	9,873,617.51
Filialer og Agenturer	7,436,602.59
Kontorbygningerne paa Gl. Holm og i Frihavnen samt Tankinstallationen	1,184,811.64
Kapital i fremmede Selskaber	8,908,232.47
Vekselbeholdning	59,169.00
	Kr. 54,470,351.25

Passiver:	
Kapital Konto	Kr. 25,000,000.00
Reservefond	Kr. 4,000,000.00
henlagt ekstraordinært	2,100,000.00
— for 1910	150,000.00
	6,250,000.00
Pensionsfond	275,625.00
+ 5 pCt. Rente i 1 Aar	13,781.25
	289,406.25
Partialobligationer:	
5 pCt. Obligationer 1905	4,000,000.00
— udtrukket pr. 1/10 1910	250,000.00
	3,750,000.00
5 pCt. Obligationer 1909	5,000,000.00
	8,750,000.00
Rembours Konti	7,293,660.64
Rente Konto 1911:	
3 Maaneders Rente af Kr. 3,750,000.00	46,875.00
5 Maaneders Rente af Kr. 5,000,000.00	104,166.67
	151,041.67
Akcepterede Veksler	606,570.56
Diverse Kreditorer	3,686,575.84
Tantième	266,280.42
Udbytte og Bonus for 1910	2,000,000.00
Overskud overført til næste Aar	176,815.87
	Kr. 54,470,351.25

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge ikke fundet væsentlige Forandringer Sted i noget af de hjemgaaende Markeder. De fleste af dem ligger ret stille, hvorimod Kulfragterne stadig er faste i alle Retninger. Navnlig fra Wales til Middelhavet, fandt der mange Befragtninger Sted, og lønende Rater betales i mange Tilfælde for Baade af passende Størrelser og Positioner. Fra Cardiff eller Newport blev bl. a. betalt Frcs. 7 $\frac{3}{4}$ Alger, 8/ Messina (4,000), 7/10 $\frac{1}{2}$ Neapel (3,200 Tons med 800 Tons daglig Losning à 10 d.), 7/6 à 8/ Genua, 9/ Venedig (3,100 Tons med 400 Tons Losning), 7/6 à 7/9 Port Said (5,000—6,000). Hjem- efter blev der for prompt Lastning sluttet til 8/3 N. C. 8/9 Hamburg fra Sulina (3,200—3,900), 7/6 L. H. A. R. 8/ Hamburg (5,100). Fra Donauen betales 1/ mere. Fra Odessa etc. fragtedes uhyre lidt for Korn, men fra Nikolajeff placeredes flere Baade med Erts til Rater, varierende mellem 7/ og 8/3. Baaden, der sluttedes til 7/ var en ganske prompt 6,000 Tons Baad, som fik 2,000 Tons daglig Lastning og Losning. Det hjemgaaende Middelhavsmarked er uforandret flovt. Fra Østen sluttedes der jævnt til omtrent forrige Uges Rater. Bombay har gentaget 19/ Dødvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet, Cancelling 5. April, medens 18/3 akcepteredes pr. 1—

25. Maj. Rispladserne fragtede paa Basis af 23/9 O. C., 23/3 Holland pr. 1.—15. April fra Birma. Fra Nordamerika var Hovedbegæret igen for Trælast, og Raterne er temmelig uforandrede saavel fra Kanada som fra Golfen. En 1,400 Stds. Dampner pr. April, fik 81/3 fra Golfen til Rotterdam og London, og 95/ betaltes Pensacola/Huelva og Bilbao (800 Stds.). For Korn betaltes 2 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ Baltimore/Kjøbenhavn pr. Marts. La Plata Markedet er vedblivende tragt med lave Rater. Fra Bahia Blanca sluttedes til 10/3 à 10/6 O. C. og fra Buenos Aires til 9/ à 9/3 prompt, 6 d. mindre direkte Havn. I Østersøen er der ikke meget at gøre. Reval har betalt 11 $\frac{1}{4}$ d. à 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, medens Windau tog enkelte Baade til 9 à 9 $\frac{1}{2}$ d. Havrebasis. For Hør er Raten 14/ à 14/6 til Skotland, Frcs. 17—18 til Ghent, Frcs. 18—19 Dunkerque. For D/B. betaltes Frcs. 26 Windau/Antwerpen, 28 Calais. Kulfragterne fra Østkysten er paa Basis af c. 4/ Swinemünde, 3/6 à 3/7 $\frac{1}{2}$ Kjøbenhavn (2,000—2,500), 4/ à 4/3 for mindre Baade til Provinshavnene, 4/ Kiel (2,000), 4/1 $\frac{1}{2}$ Königsberg (2,200 Tons med 600 Tons Losning).

Generalforsamlinger.

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

afholdt den 16. ds. sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Dam m.

Direktøren, Kaptajn Hecksher, gav Beretning om Virksomheden. Der var i Entreprisens hjemlige Farvande, i Norge og paa Island ialt bjerget 43 Dampskibe og 70 Sejlskibe. Af forgaves Ture havde Skibene udført 66. I Middelhavet, hvor Selskabet arbejder i Forning med andre udenlandske Bjergnings-selskaber, blev der bjerget 31 Fragtdampere, en fransk Krydser og nogle faa Sejlskibe, og i den engelske Kanal tre Dampskibe samt en Del af Lasten fra det store tyske Sejlskib »Preussen« — et af disse Dampskibe var den 13,000 Tons store engelske Dampner »Minnehaha«. I Østasien har »Protector« kun haft en større Bjerkning, som desværre gav Tab, idet Dampneren, der efter et stort Bjergningsarbejde blev bragt flot, under Transporten til Hongkong blev overfaldet af en Tyfon og sank, hvorved »Protector«s Pumpemateriel gik tabt.

Formanden, Grosserer Carl H. Melchior, gennemgik derefter Regnskabet. Overskudet var i Aar betydeligt mindre end i det foregaaende Aar, og Grunden maatte for en stor Del søges i den Omstændighed, at Retten efterhaanden havde nedsat Taksterne paa Bjergerlønnen, saa at Forretningerne i de hjemlige Farvande ikke havde givet Overskud, medens der havde været en god Fortjeneste paa den udenlandske Forretning. De 8 pCt., som foresloges i Udbytte, svarede til c. 4 pCt. af Aktivernes Værdi og kunde endda kun gives ved at indskrænke Afskrivningerne paa Skibene til 50,000 Kr. og ved at undlade at forøge Assurancefondet.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Kaptajn H. Kiær, og det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Grosserer P. Karberg, genvalgtes; ligeledes genvalgtes Revisorerne, Direktorerne Carl sen og Norman n.

Havarier og Forlis.

Anna Mærsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, strandede ved Windau den 19. Januar d. A., er nu bleven bragt flot og indbjerget til Windau.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Frederikshavns Skibsværft og Flydedok løb den 14. ds. Nybygning Nr. 125 i Vandet. Skibet, en Trawler, der er bestemt til Fiskeri paa Brasiliens Kyst, er bygget helt af Staal til Bureau Veritas' højeste Klasse. Det er 30 Meter i Længden, har dobbelt Skruer og er forsynet med Tripleckspansionsmaskiner samt med to Motorer med 90 og en Motor med 12 Hestes Kraft. (»Berl. Tid.«)

Dampneren »Cyrus«, tilhørende Firmaet Kampmann & Herskind, solgtes fornylig til Firmaet Peterson & Albeck til

Ophugning; dette Firma har nu, i Følge »Politikena«, solgt Skibet til Hamburg-Amerika Linien, der vil benytte det som Lazaretskib.

Skibsfører R. C. Petersen, Marstal, har i Følge »Aero Avis« solgt 3/4 Sk. »Likka« til Skibsfører A. Schmidt, Marstal, for Kr. 20,500. Skibet, der er bygget i 1906, maaer 78 Netto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schulerbark, ank. hertil 15/3. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 14/3. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 13/3. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 16/3. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 15/3. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 14/3. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26/3. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. Newcastle 15/3. til Genua. — Aurora, Fischer, ank. hertil 12/3. — Baron Stjerneblad, ank. Riga 14/3. — Beira, Lunge, ank. Marseille 11/3. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 15/3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Leghorn 15/3. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 12/3. — Dagmar, Bøgvad, afg. Reval 13/3. til Ghent. — Douro, Jacobsen, ank. hertil 11/3. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 14/3. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 26/2. — Frederik Sørensen, dokker. — Garonne, Kromann, ank. hertil 11/3. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 15/3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 11/3. til New York. — Hjelm, Kylesbech, afg. Danzig 15/3. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, dokker. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 11/3. — Kasau, Mikkelsen, ank. Libau 15/3. — Kentucky, Andresen, pass. Dunnethead 14/3. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 4/3. — Kursk, Gommesen, afg. Swansea 14/3. til Marseille. — Leopold II, Christensen, pass. Holtenau 14/3. for Libau. — Louise, Larsen, afg. Dunkerque 15/3. til Havre. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11/3. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 10/3. til Havre. — Moskovo, Jønsen, ank. hertil 16/3. — Morsø, Nellesmann, pass. Brunsbüttel 12/3. for Oporto. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 6/3. — Nordjylland, Petersborg, afg. Antwerpen 15/3. til Aarhus. — O. B. Suhr, Friesenette, ank. Dunkerque 15/3. — Omsk, Tønnesen, ank. Libau 13/3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 10/3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 3/3. til Boston. — Perm Gotthardt, ank. Libau 13/3. — Pregel, Iversen, ank. Pillau 11/3. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 14/3. for Antwerpen. — Texas, Clauson Kaas, ank. Frederikshald 11/3. — Thyra, Tramp, afg. herfra 15/3. til Vestnorge. — Tiber, Bech, afg. Palermo 13/3. — Tyr, Thaning, ank. Windau 16/3. — United States, Gotsche, ank. hertil 14/3. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 15/3. — Hans Gude, afg. Avonmouth 15/3. hertil. — Lena, afg. Manchester 15/3. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 12/3.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Newcastle 14/3. til Nykjøbing F. — Nautik, Brinch, afg. Rouen 14/3. til Fowey. — Nordsoen, Gram, ank. Runcorn 13/3. — Nexos, Basse, afg. Dunkerque 11/3. til Boness. — Fylla, Christensen, afg. Almunecar 12/3. til Ibiza. — Marie, Jessen, ank. Sligo 12/3. — Nora, Larsen, afg. Burriana 14/3. til Glasgow. — Russ, Jepsen, pass. l'OUessant 13/3. for Bremen. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hamburg 12/3. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 14/3. til Hull.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 14/3. til Assens. — Johan Siem, Nielsen, afg. Neufahrwasser 11/3. til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newcastle 11/3. til Pozzuoli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Ghent 11/3. til Newcastle. — Russ, Petersen, ank. Windau 10/3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Honnaine 15/3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Nemours 5/3. til Antwerpen. — Michail Ouchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4/3. — Generalkon-

sul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 13/3. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 4/2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. St. Helena 11/3. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17/2. til Libau.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Falmouth 13/3. — Energi, Jensen, ank. Rotterdam 15/3.

Thuro. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kristiania 12/3.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Rufisque 12/3. til Bordeaux. — Nelly, Clausen, afg. Marseille 14/3. til Licata. — Fanny, Eriksen, ank. Færøerne 27/2. — Lilly, Nielsen, afg. Cartagena 14/3. til London. — Alexy, Lorentzen, ank. Palermo 11/3. — Dagny, Sørensen, afg. Swansea 8/3. til Malaga. — Mary, Bang, afg. Burntisland 15/3. til Fredericia.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 8/3. — Samui, Fine Licht, pass. Suez 14/3. — Chunpon, Hansen-Raun, pass. Port Said 13/3. — Bintang, Caroc, pass. Perim 8/3. — Pangan, Gabe, afg. Frederiksstad 13/3. til Middlesboro. — Siam, Knudsen, pass. Gibraltar 11/3. — Indien Jensen, pass. Sabang 2/3. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Miike 13/3. — Cathay, Kruuse, pass. Perim 23/2. — Arabien, Cortsen, afg. Göteborg 14/3. til Antwerpen.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 12/3. — St. Croix, Kall, afg. Paramaribo 11/3. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. London 9/3. til St. Thomas.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Aarhus 13/3. — Amalienborg ank. Rotterdam 12/3. — Brattingsborg ank. Huelva 7/3. — Børglum ank. Theodosia 12/3. — Chassie Mærsk afg. Tyne 10/3. — Dansborg ank. Fiume 4/3. — Elsborg pass. Portland 9/3. — Esrom ank. Hamburg 13/3. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 12/3. — Fredensborg afg. Ghent 11/3. — Frederiksborg ank. Huelva 5/3. — Fyen ank. Nantes 3/3. — Guldborg ank. Cagliari 10/3. — Gurra ank. Helsingør 6/3. — Hammershus afg. Baltimore 12/3. — Harrildsborg afg. Ghent 11/3. — Hundborg afg. Blyth 10/3. — Honeborg ank. Huelva 6/3. — Jelling afg. Norfolk 28/2. — Jomsborg ank. Huelva 9/3. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24/2. — Jægersborg ank. Huelva 21/2. — Kallundborg afg. Kjøbenhavn 11/3. — Kalø pass. Sagres 8/3. — Klampenborg ank. Memel 8/3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10/3. — Leire ank. Kalundborg 11/3. — Lilleborg ank. Svendborg 12/3. — Marselisborg ank. Bona 3/3. — Visborg ank. Libau 8/3. — Næsborg ank. West Hartlepool 10/3. — Peter Mærsk ank. Bougie 7/3. — Randelsborg ank. Cardiff 11/3. — Rosenborg ank. Windau 11/3. — Silkeborg ank. Rotterdam 9/3. — Skakkeborg ank. Swansea 13/3. — Skanderborg ank. Livorno 8/3. — Skjoldborg afg. Ipswich 11/3. — Skodsborg pass. Gibraltar 12/3. — Spigerborg afg. Tyne 4/9. — Stegelborg ank. Marseille 11/3. — Stjerneborg ank. Libau 5/3. — Søborg ank. Skien 9/3. — Taarnborg afg. Windau 8/3. — Tuborg ank. Ghent 10/3. — Ulfborg afg. Liverpool 2/3. — Uranienborg ank. Huelva 8/3. — Vordingborg ank. Savona 11/3. — Ørkild ank. Ankona 12/3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Marseille 13/3. — Martha, Christensen, afg. Sfax 15/3. — Elna, Rathje, ank. Marseille 13/3. — Therese, Pedersen, ank. Palma 13/3. — Simone, Terkildsen, ank. Swansea 10/3. — Jeanne, Olsen, afg. Bougie 12/3. — Vera, Larsen, afg. Rosas 28/2. — Daisy, Lagesen, afg. Bona 28/2. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 10/3. — Kamma, Løffer, afg. Catania 15/3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 15/3. — Helene Sørensen, ank. Reval 13/3. — Sjælland, Svarrer, pass. Kanalen 15/3. for Rotterdam. — Agnete, Farup, ank. Aalborg 12/3. — Hermia, Hansen, ank. Reval 13/3. — Alice, Jørgensen, afg. Rendsborg 14/3.

Botnia. Gudrun, Sonnehsen, pass. Kanalen 15/3. for Rotterdam. — Ragnhild, Schultz, afg. Kiel 13/3. — Valborg, Hansen, ank. Methil 13/3. — Gunhild, Hansen, ank. Gjedser 14/3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Newcastle 12/3. — Freja, Nielsen, afg. Svendborg 15/3. — Vera, Thing, ank. Lübeck 13/3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Savona 13/3. til Bona. — London, Bon, afg. Windau 25/2. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 7/3. til Windau. — Bryssel, Kaas, ank. Port Talbot 10/3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 12/3. — Wien, Boeck Hansen, afg. Barry 6/3. til Dakar. — Roma, v. Thun, ank. Mazerelli 14/3.

Urania. Svend, Schmidt, afg. Dunkerque 8/3. — Polarsjernen, Nielsen, ank. Newport 10/3. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Blyth 3/3.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 11/3. — Kronprins Frederik, C. Nielsen, afg. Korsør 13/3. — Kron-

(Fortsattes Side 167.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabel længder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

478. Klokketønder udlagt og Vintersmærker inddraget. Danmark. Klokketønderne »Odense-Fjord«, 55° 32' (25') N. Br. 10° 33' (55') Ø. Lgd., »Falske-Bolsax«, 55° 43' (07') N. Br. 10° 43' (15') Ø. Lgd., »Saltholm-Flak NV«, 55° 42' (40') N. Br. 12° 41' (46') Ø. Lgd., og »Kinkrgrund«, 55° 06' (12') N. Br. 11° 23' (12') Ø. Lgd., er atter udlagt og Vintersmærkerne inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2687, 2801 og 2805. Kjøbenhavn 1910.)

479. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 3,5 m, i Langholm-Løb 1,5 m, i Svanholm-Løb 2,5 m, i Kolberø-Løb 2,5 m, i Gaasholm-Løb 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

480. Midlertidigt Fyr tændt. Thyborøn-Fange. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Som Erstatning for det af Søen bortskyllede Sølluudeholm Vinkelfyr, er der midlertidigt tændt et grønt, fast Fyr paa Høfde Nr. 63, den nærmeste Høfde NV. for Anlægsbroen paa Thyborøn-Fange. 56° 42' (26') N. Br. 8° 13' (20') Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 110 og 111. Havne-Lods, Side 138 og 139. Fyr-Port. Nr. 58.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 380. Kjøbenhavn 1911.)

481. Fyr atter i Orden. Vorupør. Nordsøen. Det røde og grønne, faste Fyr paa Yderenden af Vorupør Læmole er atter i Orden. 56° 57' (32') N. Br. 8° 21' (50') Ø. Lgd. (Fyr-Port. Nr. 69.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 23. Kjøbenhavn 1911.)

482. Fyr flyttet. Strandby Havn. Jyllands Ø.-Kyst. Kattegat. Det røde Fyr paa Strandby Havns gamle N.-Molehoved er flyttet til den ny Havns S.-lige Molehoved. Det er et rødt, fast Fyr. Linsapparat. Flammens Højde: 5 m. Sort, 4 m høj Fyrrøp. Brændetid: 1ste Septembertid. 1ste Måj, naar Baade fra Havnen er paa Søen. 57° 29' (37') N. Br. 10° 30' (37') Ø. Lgd. (Havne-Lods-Side 129. Fyr-Port. Nr. 106.)

483. Nat-Skydevejsler. Farvand midlertidigt spærret. Svane-Grund. Kattegat. Fra den Aale til den Sde, fra den 12de til den 12te og fra den 18de til den 22de April 1911, sauntlige Datoer inklusive, afholdes efter Markets Frembrud Skydevejsler i Farvandet omkring Svane-Grund. Skytepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.-V. gennem Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids, mod Ø. af en Linie i N.-S. gennem Vageren med rød Stage og I Kost ved Grundens Ø-Side, mod S. af en Linie i Ø.-V. gennem Endelave N.-Punt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Punt til Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNV-Spids.

Naar der skydes, belyses den paaegående Plads ved elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed. Svane-Grund: 55° 50' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

484. Dybde aftaget. Juelsminde Havn. Jylland Ø.-Kyst. Kattegat. Dybden i Juelsminde Havn paa Grund af Tilsanding aftaget til 4 m. Tilsandingen sker navnlig omkring det Ø-lige Havnehoved, hvor der kun findes 2,0 m i 15 m Afstand fra Hovedet. Juelsminde Havnefy: 55° 42' 57" N. Br. 10° 01' 14" Ø. Lgd. (Kort Nr. 227. Danske Lods, Side 212. Havne-Lods, Side 63.)

485. Smærker udlagt. Koster-Rende Ø. Smaalands-Farvandet. De 2 Risprikker ved den gravede Rende N. om Koster-Knigge er nu udlagt. Koster-Knigge: 55° 59' (20') N. Br. 12° 19' (00') Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139 og 157. Danske Lods, Side 575. Søm-Port., Side 45.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 427. Kjøbenhavn 1911.)

486. Is ved Island. Telegraaf fra Isafjorden: Den 7de Marts: Isen landfast ved Kap-Nord (Horn), hindrer Passagen.

Station, og S. 28° Ø. fra Monomoy Point Fyr, der ligger paa 41° 33' 34" N. Br. 69° 59' 39" V. Lgd.

516. Forandring af Ledefyr opsat. Block Island Harbor. Block Island. Rhode Island. De gamle Ledefyr paa Bølgebræden ved Block Island er endnu ikke nedlagt og de ny Ledefyr endnu ikke tændt. Forandringen er foreløbig opsat. 41° 10' 25" N. Br. 71° 33' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 458. Kjøbenhavn 1911.)

517. Tønde ombyttes med Lystønde. Jessup Neck Shoal. Little Peconic Bay. Shelter Island Sound. Gardiners Bay. Long Island Sound. I en nær Fremtid vil Jessup Neck Shoal Spirønde Nr. 5 blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. En Spirmærketønde vil blive udlagt ved Lystønden. 41° 01' 30" N. Br. 72° 22' 55" V. Lgd.

518. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Ben Davis Point Shoal. Delaware Bay. Ben Davis Point Shoal Spidsstønde 16 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Under Isforhold ombyttes Lystønden med Spidsstønden. 39° 14' 50" N. Br. 75° 18' 42" V. Lgd.

519. Tønde inddraget. Fyrbaake opføres. Appomattox River. James River. Virginia. Appomattox River Tønde Nr. 1 er inddraget. En Baake opføres, fra denne skal Appomattox River Fyr vises. Tødens Plads: 37° 19' 15" N. Br. 77° 16' 42" V. Lgd.

520. Fyr tændt. Tønde inddraget. Stove Point Spit. Piankatank River. Virginia. Chesapeake Bay. Paa Enden af Grunden ud for Stove Point er paa en Fyrbaake i Lys i Vand tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Samtidig er Stove Point Spit Tønde 2 permanent inddraget. Fyrets Plads: 37° 30' 50" N. Br. 76° 19' 00" V. Lgd.

521. Tønde inddraget. Fyrbaake opføres. Parker Island Bar. Herring Bay. Maryland. Chesapeake Bay. Parker Island Bar Spirønde 2 er inddraget. En Baake opføres, fra denne skal Parker Island Shoal Fyr vises. Tødens Plads: 38° 44' 30" N. Br. 76° 32' 40" V. Lgd.

522. Fyrs Beliggenhed. St. Andrew Sound Fyr. St. Andrew Sound. Georgia. St. Andrew Sound Fyr ligger N. 21½° V. fra Little Cumberland Island Fyr og N. 81° Ø. fra Yderenden af Dover Creek Point. 30° 59' 38" N. Br. 81° 25' 17" V. Lgd.

523. Baaker opført. Satilla River. St. Andrew Sound. Georgia. Ved Indløbet til Satilla River er følgende Baaker opført: Raccoon Spit Baake 2 i 2, m i Vand, S. 42° V. fra Jekyl Island høje Kant og N. 37½° V. fra Little Cumberland Island Fyr, Horse Shoe Shoal Baake 1 i 3 m Vand, S. 47½° V. fra Jekyl Island høje Kant og N. 54½° V. fra Little Cumberland Island Fyr. Upper Flats Baake 4 i 3 m i Vand, 83½° V. fra Little Cumberland Island Fyr og N. 20½° V. fra Cumberland Værfts Yderende. Floyd Shoal Baake paa S.-Kysten af Floeden, S. 74½° V. fra Little Cumberland Island Fyr og N. 56° V. fra Cumberland Værfts Yderende. Little Cumberland Island Fyr: 30° 58' 34" N. Br. 81° 24' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

524. Midlertidigt Lystønde ombyttes med permanent Lys- og Klokketønde. Galveston Harbor Entrance. Forenede Stater i Nord-Amerika. Lystønden, der midlertidigt er udlagt i 13 m Vand 46 m Ø. fra Galveston Bar Fløjtønde, vil i den nærmeste Fremtid blive ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der vil blive permanent. 29° 18' N. Br. 94° 39' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

525. Skær fundet. Barbara Channel. Tierra Del Fuego. Chile. 8 Kbl N. 79° Ø. fra N.-Punten af Mortiner Island ligger et blindt Skær. Dybde ukendt. 54° 17' S. Br. 72° 17' V. Lgd. Fra N.-Punten af Lort Island strækker et Rev sig 7 Kbl ud i N. 20° V. N.-Punten: 54° 14' S. Br. 72° 37' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

526. Belysning. Valencia. Spanien. Ved Valencia vises følgende grønne Lys, som skal holdes om Styrbord for Indgaende: Fra Lystønden ved Yderenden af den N.-lige Bølgebræder, fra Llovera Møles V.-Ende, fra Punten af den Ø.-lige Bølgebræder ved Bassin Nr. 3; og følgende røde Lys, som skal holdes om Bagbord for Indgaende: Fra Yderenden af den under Bygning værende S.-Mole, fra Punten af Dæmning Nr. 1, fra Yderenden af den V.-lige Bølgebræder ved Bassin Nr. 3. Valencia: 39° 27' N. Br. 0° 19' V. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

497. Taagesignal forandret. »Svinhådan«s Fyrskib. Sundet, Sverrig. Den 1ste Marts 1911 er Taagesignalet fra »Svinhådan«s Fyrskib forandret til Tre-Stød hver 1 Minut, 560 10' 41" N. Br. 120 31' 08" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 270.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 26. Kjøbenhavn 1911.)

498. Taagesignal. Reval. Fiske Bugt. Rusland. Fra Rednings-Stationen paa Ø-Enden af den N.-lige Bølgelynder ved Reval Havn gives nu Taagesignal med Klokke. 590 27' N. Br. 240 47' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

499. »Libau« Fyrskib midlertidig inddraget. Østersøen. »Libau« Fyrskib er midlertidig inddraget. 560 32' N. Br. 200 52' Ø. Lgd.

490. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Fra den 16de til den 25de Marts 1911 afholdes Skydeøvelser fra Kystbatterierne ved Pillau og Ind- og Udpassage er forbudt under Skydningen. Naar der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet. Pillau Havn: 540 39' N. Br. 190 53' Ø. Lgd.

491. Taagesignal forandret. Dornbusch. Hiddensø. Taagesignalet ved Dornbusch Fyr gives nu med Taagehorn, Tre-Stød hver 90 Sek. 540 36' N. Br. 130 07', Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 152. Kjøbenhavn 1911.)

492. Ledefyr lyses atter. Bagfyr forandres. Bock. Stralsund. Bock Ledefyr brænder atter.

I Begyndelsen af April 1911 skal Bagfyret forandres til et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 890 V. til N., rødt Lys fra N. til N. 690 Ø., grønt Lys fra N. 690 Ø. til S. 660 Ø. og hvidt Lys fra S. 660 Ø. til S. 690 V. Flammens Højde: 15 m. 540 26' 58" N. Br. 130 01' 43" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2032 1910 og 325. Kjøbenhavn 1911.)

493. Taagesignal forandret. Dasser Ort. Taaagesignalet ved Dasser Ort Fyr gives nu med Taagehorn, Et-Stød hver 75 Sek. 540 28', N. Br. 120 30', Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 230. Danske Lods, Side 424.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 153. Kjøbenhavn 1911.)

494. Hindring borttaget. Kieler Bucht. Baaden, der var sunket i Kieler Bucht paa 540 37' N. Br. 100 22' Ø. Lgd., er bjergel. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 383. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

495. Vrag. Helgoland Ø. Tyskland. Omtrønt 4,5 Sm Ø. ½ N. fra Helgoland er rapporteret et sandsynligt Vrag med 2, lidt over Vandet røgende, Masteløpe. 540 11' N. Br. 70 53', Ø. Lgd.

496. Fyr slukkes. Bygningsarbejder. Köhlfleth. Eiben. Paa Grund af Bygningsarbejder slukkes Köhlfleth hvide Blinkfyr i Midten af Marts 1911, og Due d'Alben, hvortil det vises, borttages. 530 32' 31" N. Br. 90 52' 57" Ø. Lgd. Fra et eller flere af de ved Arbejderne benyttede Fartøjer vises paa den Side, paa hvilken de skal passeres, en rød Cylinder eller en rød Lanterne mellem to hvide, lodret for hinanden. Paa den modsatte Side fører Fartøjerne Spæringssegnaler: En Dobbeltkegle eller en rød Lanterne over en grøn. Stedet skal passeres med langsom Fart.

497. Fyr tændt. Pagensand. Eiben. Paa en Due 'Albe udfor Pagensand er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelses hvortil 10 Sek., Lys 7,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Flammens Højde: 12 m. Synsvide og Lysever: 4 Sm. De ved Arbejderne benyttede Fartøjer er inddraget. 530 32' 30" N. Br. 90 53' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2236. Kjøbenhavn 1910.)

498. Fyr midlertidigt i Torden. Schillinghörn. Jøde. Paa Grund af Arbejder ved Schillinghörn Fyrtaarn kan der forekomme midlertidige Forstyrrelser ved det underste Fyr. 530 42' 21" N. Br. 80 01' 43" Ø. Lgd.

499. Vrag. Marken NØ. Zwittersee. Holland. NØ for Marken ligger Vraget af et Fiskertøjet paa 520 30' 18" N. Br. 50 11' 42" Ø. Lgd. Over Vraget er 1,5 m Vand. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

500. Stormvarsels-Station. Brunnisse. Fra den 10de Marts 1911 gives, saavel om Dagen som om Natten, Stormvarsler fra Brunnisse. 510 39', N. Br. 40 06', Ø. Lgd.

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

501. Semator-Station lukket. Cap de la Hève. Frankrig. Paa Grund af slet Tilstand er Semator-Stationen ved Cap de la Hève lukket. Skibe, som vil signalere, kan pr. Flag give Signalerne til Semator-Stationen ved Antifer, der ligger paa 490 41' 06" N. Br. 00 09' 54" Ø. Lgd.

502. Lystønde udlægges. Needles Channel. England. Omtrønt den 20de April 1911 udlægges en rød Lystønde, mærket »Bridge«, der viser hvidt Tre-Blink hver 10 Sek., paa V-Enden af Bridge Reef, 8¼ Kbl S. 840 V. fra Needles Fyr, der ligger paa 500 39', N. Br. 10 35', V. Lgd.

503. Fyr tændes. Spy House Point. Polperro Harbour. Omtrønt den 20de Marts 1911 tændes paa Spy House Point, paa Ø-Siden af Indløbet til Polperro Harbour, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 m. Fyret skal ikke lyse over Havnen. 500 19' 46" N. Br. 40 30' 40" V. Lgd.

504. Vrag rapporteret. St. Ives Bay. En Mast e. 2 m over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag, er rapporteret 5 Sm N. 630 V. fra Godfrey Fyr. Godfrey Fyr: 500 14', N. Br. 50 24' V. Lgd.

505. Fyr forandres. Rathlin Island. Irland N.-Kyst. I 1911 skal Rathlin Island røde og hvide Fyr med Formørkelses forandres til et rødt og hvidt Lynfyr, der viser Fire-Lyn hver 20 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,5 Sek., Lyn 0,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,5 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 12,5 Sek. Den røde Lystønde skal ligesom nu lyse over Carrick-a-Vaan Rock. 650 18' N. Br. 60 10', V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

506. Fyr tændes. Serrapio de Tierra (Sacramento). Gijon. Spanien. Den 15de Marts 1911 tændes et grønt, fast Fyr paa Fyrbaaken paa Grunden Serrapio de Tierra (Sacramento) ved Gijon. Gijon: 430 33' N. Br. 50 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 400. Kjøbenhavn 1911.)

507. Dybde. Juan Garcia Rock. Ria de Pravia. Spanien N.-Kyst. Dybden paa Juan Garcia Rock er 2,1 m. 430 35' 49" N. Br. 60 03' 03" V. Lgd.

508. Klipper. Aftærklinger forandret. Ferrol Harbour. Spanien V.-Kyst. Ved Ferrol er fundet følgende Klippegrunde: 9, Grund 1, Kbl S. 300 Ø. fra V.-Kanten af San Felipe Kastel og S. 830 V. fra Fyrtaarnet Ø. fra La Palma Kastel. 8, m Grund 1, Kbl N. 570 V. fra Fyrtaarnet Ø. for La Palma Kastel og N. 810 Ø. fra S.-Kanten af San Felipe Kastel. Disse Grunde ligger uden for Kanten af Palma Shoal. Bunden er meget ujævn, saa der findes mulligvis flere Klipper. Lystønde Nr. 1 ligger nu i Kbl S. 300 Ø. fra V.-Kanten af San Felipe Kastel og Lystønde Nr. 5 1, Kbl S. 210 V. fra Krudtmagasinet paa Vispon Point. San Felipe Kastel: 430 28' N. Br. 80 17', V. Lgd.

509. Fyrtaarn bygges. Cabo de Mar. Vigo. Spanien V.-Kyst. Paa Grunden ved Cabo de Mar, paa S.-Siden af Vigo Bøgt, bygges et Fyrtaarn, hvis Underbygning er sydlig ved Lavvande. Oletras Klippene med 0,5 m Vand strækker sig indtil 334 m N. 430 Ø. fra Fyrtaarnet, der bygges. 420 13' N. Br. 80 45' V. Lgd.

510. Tønde forandret. Inner Buoy. Gambia River Entrance. Afrika. Inner Buoy i Indløbet til River Gambia er nu en hvid Spidstønde uden Topbetegnelse, den ligger nu 2,5 Sm N. 560 V. fra Gump paa Barra Point. Barra Point: 130 29', N. Br. 160 33' V. Lgd.

511. Klippe fundet. Avilner Sound. Gulf of St. Lawrence. Labrador. I Midten af Avilner Sound ligger en 1,5 m Klippe 9 Kbl N. 740 V. fra N.-Enden af Craig Point. 500 32' 21" N. Br. 590 22' 37" V. Lgd.

512. Fyr forandres. Sydney Harbour. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Sydney hvide Fortfyr med Formørkelses forandres den 15de Maj 1911 saaledes, at det naar den største Lysstyrke lever 8 Sek. 460 11' 03" N. Br. 600 14' 51" V. Lgd.

513. Fyrs Brandetid. Port Maitland. Nova Scotia V.-Kyst. Fyret paa Yderenden af den V.-lige Bølgelynder ved Port Maitland brænder for Frenthiden fra 15de Marts til 31de December. 430 59' 05" N. Br. 660 09' 30" V. Lgd.

514. Fyr flyttet. Lynn Harbour. Boston. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Lynn Harbour er følgende Fyr flyttet og staar nu saaledes: Sandy Point Fyr i 1,5 m Vand, e. 45 m fra dets tidligere Plads, N. 77,50 V. fra Egg Rock Fyr og N. 13,50 Ø. fra Winthrop Head Tower. Black Marsh Channel Fyr staar i 0,5 m Vand, e. 25 m fra dets tidligere Plads, N. 650 V. fra Egg Rock Fyr og N. 130 Ø. fra Winthrop Head Tower. Egg Rock Fyr: 420 26' 01" N. Br. 700 53' 54" V. Lgd.

515. Tøndes Beliggenhed. Bearse Shoal. Nantucket Sound. Massachusetts. Bearse Shoal Tønde i ved SV-Enden af Bearse Shoal ligger nu S. 81,30 Ø. fra Mononoy Point Rednings-

527. Fyr forandret. Pozzuoli. Italien V.-Kyst. Pozzuoli Fyr er nu definitivt forandret til et grønt Fyr med En-Formarkelser hver 6 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 2. Sek. Synsvide: 6 Sm. 40° 49' 16" N. Br. 14° 06' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2515. Kjøbenhavn 1910.)

528. Fyr bortskyllet. Mole beskudiget. Scilla. Messina Stræde. Italien V.-Kyst. Det røde Fyr paa Molehovedet ved Scilla er bortskyllet af Søen og Molen beskudiget. 38° 15' 22" N. Br. 15° 43' 05" Ø. Lgd.

529. Fyr midlertidig forandret. Malamocco. Italien Ø.-Kyst. Malamocco hvide Fyr med Formarkelser og rødt Blink hver 15 Sek. er midlertidig forandret til et hvidt Fyr med Formarkelser og grønt Blink hver 15 Sek. 45° 20' 02" N. Br. 12° 20' 38" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

530. Fyr efter normalt. Henni (Harnai). Forindien V.-Kyst. Henni Fyr brænder atter normalt. 17° 48' 15" N. Br. 73° 05' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2293. Kjøbenhavn 1910.)

531. Tønde flyttet. Orestes Shoal. Bassein River. Bay of Bengal. Orestes Shoal sorte Stumpende er flyttet c. 14 1/2 Kbl S. 31° V. i og ligger nu 23 1/2 Kbl N. 6° V. fra Diamond Island Flagstang. Diamond Island: 15° 51' 17" N. Br. 94° 16' 17" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

532. Rev. Nias N.- og V.-Kyst. Sumatra V. Omtrænt midt imellem Øerne Pandjang og Alifa (Lipan) ligger et Koralev med 1,5 m Vand i 20 à 40 m. 3 Rev med 2,5, 4,7 og 0,2 m ligger henholdsvis 2 Sm N. 82° V., 2, Sm N. 68° V. og 1, Sm N. 68° V. fra Øen Pandjang NØ.-Pynt, der ligger paa 1° 27' N. Br. 97° 14' Ø. Lgd.

De til Dels tørfaldende Kystrev fra Øen Goso Oema (Gosong Ombang) strækker sig c. 2200 m i NØ., c. 700 m i Ø., c. 950 i S. og c. 600 m i V.

Rev S. for Øen Maocesi (Hiloe Maocesi), paa hvilket der ifølge Kortet skulde være 13 m Vand, ligger 4,5 Sm S. 14° V. fra S.-Pynnten af Øen og har kun 8,2 m Vand.

De stejle Kystrev fra Hoelo Woonga (Hiloe Woonga) strækker sig c. 1400 m i N., c. 3400 m i SØ. og c. 3100 m i VNV. Paa Merapi-Rif, der ligger 6,5 Sm S. 53° Ø. fra Hoelo Woonga S.-Pynt, er der fundet 9,4 m Vand.

533. Taagesignal gives atter. Oryugu To. Long Group. Korea S.-Kyst. Fra Oryugu To (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 236. Kjøbenhavn 1911.)

534. Fyr og Taagesignal. Cape Boltin. Korea Ø.-Kyst. Paa S.-Pynnten af Cape Boltin er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser hvidt Tre-Blink hver 20 Sek. Fyret lyser fra N. 27° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 87° V. Flammens Højde: 80 m. Synsvide: 23 Sm. Hvidt, rundt, 6 m højt Taarn. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver 54 Sek., Stød 4 Sek., Pause 50 Sek. 40° 49' 35" N. Br. 129° 44' 30" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

535. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen overfor Galatz er ophævet. Malta. — Alexandria er erklæret pestfri og Madeira er erklæret kolerafri. Sverrig. — Guvernementerne Kasan og Orenburg; Provinserne Lecce og Palermo er erklæret kolerafri. Guvernementet Astrakan er erklæret pestsmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bøge; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bøgs Nr.

England: 3757 Borneo, West Coast. — Tanjung Sambar to Tanjung Beras Basah.

R 1895 England, South Coast. — Dungeness to the Thames.

R 2285 Black Sea. — Plans in the Black sea. — Plan added: — Fort Mangalia.

R 7 Gulf of Aden. — Aden harbour and approaches.

Tyskland:

R 94 Nord- und Südhafen von Helgoland. 1: 75 000. Pris M. 1.80.

R 334 Schelde-Mündungen; 2 Blätter. 1: 75 000. W.-Bl. M. 1.90. O.-Bl. M. 2.10.

prinsesse Louise, Petersen, afg. Bremen 12./3. — Holland, Poulsen, afg. Methil 13./3. — Rusland, Bennetzen, ank. Fredericia 13./3. — England, Andersen, ank. Bremen 13./3.

Europa. Europa, Hansen, afg. Liverpool 15./3.

Skandia. Scach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 15./3. til Frederikshavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 14./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 12./3. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 12./3. for Antwerpen. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 13./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Newport 7./3. til Neapel. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 14./3. til Boness.

Sejlskibe.

Fans-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Rio Grande 13./3.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 8./3. — Neptun, Kjeller, ank. Kjøbenhavn 9./3. — Hans Peter, Holm, ank. Karrebæksminde 10./3. — Argus, Holm, ank. Karlskrona Red 11./3. — John Hintze, Knudsen, ank. Danzig 11./3.

Svendborg. Garibaldi, Jørgensen, ank. Berwick on Tweed 8./3. — Noah, Jørgensen, ank. Methil 9./3. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Drøbak 9./3. — Skjold, Larsen, ank. Frederiksstad 9./3. — Pampa, Jensen, ank. Göteborg 10./3. — Ester, Petersen, ank. Helsingborg 10./3. — Severine, Jensen, ank. Flensborg 9./3. — Flora, Sørensen, ank. Brest 9./3. — Doris, Køkke, ank. Granton 9./3. — Alma, Hansen, ank. Bandholm 7./3. — Triton, Nielsen, ank. Kristianssand 10./3. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kristiania 10./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 11./3. — Brødrene, Jørgensen, ank. Hobro 9./3. — Primula, Andersen, ank. Methil 11./3. — Zampa, Wulff, ank. Morlaix Red 11./3. — Apollo, Nielsen, ank. Drøbak 11./3. — Marie, Nielsen, ank. La Rochelle 11./3. — Valkyrien, Hansen, ank. Dysart 13./3. — Jason, Hansen, ank. Plymouth 11./3. — Niels Juel, Olsen, ank. Langesund 13./3. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Dysart 13./3. — Severine, Jensen, ank. Trawemünde 13./3. — Helge, Carlsen, ank. Frederikshavn 10./3. — Marie, Nørregaard, ank. Penzance 13./3. — Kathrine, Hansen, ank. Aarhus 14./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Brest 14./3. — Karl Mørck, Mortensen, ank. St. Na-

zaire 14./3. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Lissabon 14./3. — Freir, Brandt, ank. Kjøbenhavns Red 12./3. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Kragerø 14./3. — I. Lotz, Hansen, ank. Lissabon 14./3. — Mine, Jørgensen, ank. Boness 13./3. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Kristiania 13./3. — Ane, Jørgensen, ank. Fowey 13./3. — Activ, Mouritzen, ank. Faaborg 14./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Drøbak 15./3. — Najaden, Rasmussen, ank. Frederiksstad 15./3.

Æra. Gloria, Fabricius, ank. Liban 13./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kristiania 12./3. — Bonavista, Christensen, er ank. Rio Grande. — Caroline Kock, er ank. Maracaibo. — Hansigne, Boye, ank. Treport 13./3. — Ofelia, Clausen, ank. Korsør 13./3. — Arietis, Andersen, ank. Liban 15./3. — Duen, Hay, ank. Rudkjøbing 13./3. — Smart, Christensen, ank. Porsgrund 11./3. — Mester, Petersen, ank. Stralsund 11./3. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Hammerhavn 11./3. — Alf, Hansen, ank. Kolberg 12./3. — Herkules, Bager, ank. Stralsund 12./3. — Ægir, Winther, ank. Oskarsbavn 13./3. — Anne, Mikkelsen, ank. Cadiz 11./3. — Maren, Albertsen, ank. Kings Lynn 13./3. — Ingolf, Olsen, ank. Portsmouth 11./3. — Amalie, Andersen, ank. Hammerhavn 11./3. — Thor, Kromann, er afg. London til Hamburg. — Albertha, Kromann, ank. Methil 13./3. — Venus, Weber, ank. Danzig 13./3. — Nauta, Starke, ank. West Wemyss 13./3. — Marie, Boye, ank. Liban 15./3. — Christine, ank. Prasto 14./3. — Kastor, Albertsen, ank. Trawemünde 14./3. — Apollo, Albertsen, ank. Trawemünde 14./3. — Venus, Jensen, ank. Liban 13./3. — Albertine, Madsen, ank. Ystad 13./3. — Lorentz, Levinson, ank. Grangemouth 13./3. — Hekla, Hermansen, afg. Marstal 14./3. til England. — Astræa, Svane, er afg. fra Plymouth til Goole. — Salus, Andersen, ank. Greenwich 14./3. — Herkules, Bager, ank. Åhus 15./3. — Norden, Rasmussen, er afg. Frederiksstad til Leith. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Bahia. — Ariel, Christensen, ank. Kragerø 15./3. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 15./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911. — Den nordiske Skibsofficers-kongres. — Det østasiatiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Cornelius Knudsens Etabl., Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

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



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

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

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

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

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. Marts 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Bydepot

6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Villa ved Svendborg,

passende for en Skibsfører, er paa Grund af Dødsfald billig
til Salg. Byggesum 16 000 Kr. Bladet anviser.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof - Leverandør.

Niels Juulsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuphre.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen's Eftf.

Salvtorvet 4. Telef. Bbro 1516 y.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr. 124.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.

Største Lager af brugte Skibsinventarier.

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tel. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længde samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 900 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telt. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Skjold“.Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 28. Marts 1911 Kl. 3¹/₂ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1910.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1911—1912.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Mandagen d. 20de ds., daglig imellem Kl. 11—1 indtil den 25de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 18de Marts 1911.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Carl“.Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 28. Marts 1911 Kl. 3¹/₂ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1910.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1911—12.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Mandagen d. 20de ds., daglig imellem Kl. 11—1 indtil den 25. Marts inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 18. Marts 1911.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm“.Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 28. Marts 1911 Kl. 3¹/₂ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1910.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1911—12.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Mandagen d. 20de ds. daglig imellem Kl. 11—1 indtil den 25. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 18. Marts 1911.

P. B. V.
L. H. Carl.**Bjorch-Jensen & Co.**
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.
Telefon 7262.**G. C. de Baerdemaecker**

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FØRLANG. KATALOG**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditult Hjælpe middel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1911.

Sø- og Handelsretten. Under 13de Marts er der meddelt Assessor i den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret V. J. Nellesmann Afsked som Næstformand i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn fra den 31te d. M. at regne, hvorhos Assessor i den kgl. Viborgske Landsoverret E. Oldenburg er udnævnt til Næstformand i nævnte Ret i et Aar fra den 1ste April d. A. at regne.

Mistet Skruen. Hjørring, 18. Marts. (Ritz. Bur.) Damperen »Knuthenborg«, tilhørende D. F. D. S., der ved 12-Tiden i Middags passerede Skagen, signalerede: »Mistet Skruen. Et Kedelrør sprængt. Ønsker Lægehjælp ved Ankomsten til Frederikshavn. Alle i Live.« »Knuthenborg« bugseredes af en tysk Trawler.

Damperen »Knuthenborg« indkom samme Dags Eftermiddag ved 4-Tiden i Frederikshavns Havn, Skibet mistede Skruen den 16. ds. om Morgenen Kl. 7, og samtidig skete der en Eksplosion i Maskinrummet, idet Hoveddamprøret sprang. Anden Maskinmester S. Andersen fra Kjøbenhavn og Fyrbøder V. Hansen fra Nakskov blev frygtelig forbrændt, særligt i Ansigtet og paa Hænderne. Matros P. Jørgensen fik lettere Brandsaar. De Tilskadekomne indlagdes paa Frederikshavns Sygehus.

Sømandsstrejken. Paa et af Søfyrbøderne og Sømændene afholdt Møde den 19. ds., paa hvilket Pastor Hopkins, England, der er international Sekretær i Sømandsforbundet, var Hovedtaler, vedtoges i Følge »Socialdem.« følgende Resolution: »En Forsamling af organiserede Sømænd og Søfyrbødere, samlet til Møde Søndag den 19. Marts i Salonen »Fønix« i Kjøbenhavn, udtaler sin fulde Sympati og Anerkendelse af det Arbejde, som »Den internationale Sømandskomite« har udført paa Konferencen i Antwerpen den 12., 13. og 14. Marts 1911.«

Pastor Hopkins Tale formede sig som en indtrængende Anbefaling af den internationale Strejke som det mest effektive Middel til at forbedre Sømændenes Kaar.

Sømandsstrejken. London, 19. Marts. (Ritz. Bur.) Paa et Møde af Transportarbejdere i Dag i Hull udtalte Sekretæren i Sømændenes Forbund Havelock Wilson, at Sømændene og Fyrbøderne i Storbritannien, Danmark, Norge, Sverig, Holland og Belgien og ved den amerikanske Atlanterhavskyst allerede havde fastsat en Dag, hvor de til samme Time vilde høre op med Arbejdet. Saa gad han nok se, hvor Skibsrederne vilde faa deres Skruebrækkere fra.

Nyt Lovforslag.

Karantæneloven.

Af det af Justitsministeren i Landstinget fremsatte Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget, gengiver vi følgende Ud- drag:

Iste Afsnit.

Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

I Kjøbenhavn og de andre Søkøbstæder forestaaes de Foranstaltninger, som sigter til at forhindre smitsomme Sygdommes Indførelse ad Søvejen, af Karantænekommissioner. Uden for Søkøbstæderne føres Karantænetilsynet overensstemmende med de i det følgende

indeholdte Forskrifter af Toldvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd, for saa vidt ikke andet er bestemt af Justitsministeriet, jfr. § 4.

De ved Politiet og Kystpolitiet ansatte Funktionærer, Sognefogeder, Strandfogeder, Lodser og Havnevæsenets Bestillingsmænd er forpligtede til at bistaa Karantænekommissionerne og Toldvæsenet i Udvælsen af de Pligter, som paahviler disse sidste Myndigheder ifølge denne Lov.

§ 2.

Karantænekommissionen i Kjøbenhavn bestaar af Overtoldinspektøren for Kjøbenhavn som Formand og ekspederende Medlem, en af Stadens Borgmestre, Stadslægen og Havnekaptajnen. Karantænekommissionerne i de andre Søkøbstæder bestaar af Politimesteren som Formand og ekspederende Medlem, den øverste Toldembedsmand paa Stedet og Fysikus, dersom en saadan er bosat i Købstaden, ellers den der bosatte Stads- eller Distriktslæge eller, hvor ingen saadan er bosiddende i Købstaden, af en anden Læge, som dertil beskikkes af Justitsministeriet.

§ 3.

Under Karantænekommissionen i Kjøbenhavn ansættes det fornødne Antal Karantænælager; de udnævnes alle af Justitsministeriet og lønnes af Statskassen. I de andre Søkøbstæder foretages de i denne Lov omhandlede Lægeundersøgelser af den Læge, som er Medlem af Karantænekommissionen, eller i hans Forfald af en anden af Karantænekommissionen tilkaldt Læge. Uden for Købstæderne foretages Lægeeftersynene af Distriktslægen og i hans Forfald, eller naar hans Tilkaldelse vilde medføre et Ophold for Skibet af mere end 8 Timer, af en anden af Toldopsynet tilkaldt Læge.

§ 4.

Justitsministeriet er bemyndiget til for saadanne Steder uden for Søkøbstæderne, hvor det paa Grund af Skibsfartens større Omfang skønnes fornødent, at træffe Bestemmelse dels om, ved hvilken Læge Eftersynet af ankommende Skibe skal foretages, dels om, at der skal tilvejebringes Lokaler overensstemmende med § 5, ligesom Ministeriet, naar Forholdene paa et saadant Sted gør det ønskeligt, kan træffe en fra foranstaaende Regler afvigende Ordning af Tilsynet.

§ 5.

I Kjøbenhavn og de andre Søkøbstæder skal der til enhver Tid have paa rede Haand et paa fuldt betryggende Maade udstyret, isoleret beliggende Lokale, hvor søværts ankommende Personer, der lider af en af de i 2det og 3die Afsnit omhandlede Sygdomme, kan modtages og underkastes en hensigtsmæssig Behandling, og Foranstaltning skal være truffen til, at den for saadanne syges Pasning fornødne Betjening straks kan tilkaldes af Lægen. Justitsministeriet kan, naar særlige Forhold taler derfor, dispensere fra Reglerne i denne Paragraf.

De navnte Isolationslokaler er underlagte de stedlige Epidemikommissioner.

Justitsministeriet foranstalter fornøden Bekendtgørelse af de i Henhold hertil trafte Forholdsregler.

§ 6.

Et Fartøj, som kommer fra udenrigs Sted, eller som i Søen har modtaget Personer eller Gods fra et saadant Skib, maa uden for Nødtilfælde ikke have Forbindelse med Land, før Skibets Fører eller Næstkommanderende ved personlig Henvendelse under Iagttagelse af al fornøden Forsigtighed faar skriftlig Tilladelse dertil (Samkvemspas). Saadant Samkvemspas meddeles uden Betaling i Købstæder af den, som Karantænekommissionen bemyndiger dertil, uden for Købstæder af Toldopsynet. Før Tilladelsen er erklæret, maa ingen ombordvarende Person gaa eller sættes i Land paa dansk Territorium, ligesom ingen uden Tilladelse fra Karantænekommissionens Tilsynsførende, eller uden for Købstæder fra Toldopsynet, paa dansk Søterritorium maa gaa om Bord i saadant Skib.

For Lodshaades og Bugserdampskibes Vedkommende gælder denne Regel dog kun i det Omfang, som til enhver Tid fastsættes af Justitsministeriet.

Toldopsynet skal ogsaa i de Tilfælde, hvor det ikke selv har meddelt Samkvemspas, paase, at dette foreligger.

Justitsministeriet kan efter Forhandling med Ministeriet for Handel og Søfart og Generaldirektoratet ved Anordning bestemme, at Skihe, som er bestemte til Fjordpladser, skal erhverve Samkvemspas ved Indløbet til Fjorden.

§ 7.

Det i forrige § ommeldte Samkvemspas meddeles af den dertil bemyndigede, naar denne af Skibets Fører eller Næstkommanderende har modtaget Erklæring om, at der ikke i Skibet findes:

1. Personer, der er syge under saadanne Omstændigheder, at det kan formodes, at det er smitsom Sygdom, de lider af,
2. Personer, som vides paa anden Maade at kunne udbrede alvorlig Smitte, eller
3. Lig af Personer, som formodes at være døde af smitsomme Sygdomme.

Har Skibet saadanne smittefarlige Personer eller Lig om Bord, maa Samkvemspas ikke meddeles, før Skibet er underkastet Lægeeftersyn, hvorved det bestemmes, hvilke Forholdsregler der skal iagttages for at undgaa Smitte ved Landsættelsen.

Justitsministeriet kan hestemme, hvilke Forholdsregler der skal træffes over for Skihe, om Bord i hvilke der findes Dyr eller Varer, som vides at medføre Fare for Udbredelse af smitsom Sygdom.

Samkvemspasets Udstedelse kan i fornødent Fald udsættes, til de anordnede Forholdsregler er iagttagne.

Tilsynet har at underrette den stedlige Stads- eller Distriktslæge om de fundne Forhold og de trufne Foranstaltninger, og denne har at paase, at de givne Paabud efterkommes.

For saa vidt nogen ombordværende ikke paa fyldestgørende Maade efterkommer de Paabud, som den tilsynsførende Læge i Undersøgelsens Øjemed giver, kan vedkommende indlægges paa dertil egned Sted.

§ 8.

Ethvert Skib kan undergives Lægetilsyn, saa længe det ligger i dansk Havn eller ved dansk Kyst.

Justitsministeriet kan bestemme, at Skibe, som medfører Udvandrere, eller som af andre Grunde maa befrygtes at medføre Fare for Indførelse af alvorlige smitsomme Sygdomme i Riget, skal underkastes Lægeeftersyn i Overensstemmelse med § 7, for de maa have Forbindelse med Land, uanset om de i Lovens § 13, jfr. § 27, nævnte Betingelser er til Stede eller ikke.

Justitsministeriet kan i de Havne, hvor det skønnes ønskeligt, efter Forhandling med Sundhedsstyrelsen ved Anordning paabyde et stadigt Eftersyn med samtlige der henliggende Skibe og derefter for disse Havnes Vedkommende dispensere fra de i §§ 6 og 7 givne Bestemmelser.

Justitsministeriet kan endvidere efter Forhandling med alle vedkommende Autoriteter anordne, at der i visse af Landets Havne skal foretages nærmere angivne Foranstaltninger mod Indvandring af Rotter fra ankomne Skibe og til Udryddelse af Rotter i Havnen og der henliggende Skibe, og derved bestemme, hvorledes Udgifter hertil vil være at udrede.

§ 9.

Justitsministeriet kan tilstaa de i regelmæssig Fart gaaende Dampskibe, Fiskerbaade og mindre Fartøjer, der kommer fra Nabolandene, saadanne Lempelser i de i §§ 6 og 7 indeholdte Bestemmelser, som efter Forholdene findes hensigtsmæssige og tilraadelige.

Ligeledes bestemmer Justitsministeriet, hvilke Lempelser der kan tilstaaes Orlogsskibe, som har Læge om Bord.

§ 10.

I Straudningstilfælde har den, som leder Bjærgningen, at iagttage de i §§ 6 og 7 givne Forskrifter med de Lempelser, som flyder af Forholdets Natur og Hensynet til de skibbrudnes Redning.

I saadanne Tilfælde maa Lig ikke jordes, forinden det er undersøgt af Politimesteren i Forening med en af ham tilkaldt Læge, ordentligvis den stedlige Embedslæge, og før den af Lægen udstedte Dødsattest er forsynet med Paategning af Politimesteren om, at der for det offentlige Vedkommende intet er til Hinder for Begravelsen.

§ 11.

Færøerne, Island, Grønland og de dansk-vestindiske Kolonier betragtes i de denne Lov vedrørende Forhold som Udland.

2det Afsnit.

Om særlige Sundhedsforanstaltninger mod Pest og Kolera.

§ 12.

Naar Pest eller asiatisk Kolera ifølge paalidelig Meddelelse har vist sig paa udenrigs Sted, kan Justitsministeriet udstede Bekendtgørelse om, at Stedet og, for saa vidt fornøden Foranstaltning mod Sygdommens Udbredelse derfra ikke skønnes at være truffet, tilstedende Steder i det Omfang, som Omstændighederne paakalder, anses smittede af den paagældende Sygdom.

Det anførte kommer dog ikke til Anvendelse overfor saadanne til Stedet indførte eller enkelte der opstaaede Sygdomstilfælde, som ikke lader befrygte Udbrud af en Epidemi.

Justitsministeriet bekendtgør, naar de trufne Foranstaltninger atter skal ophøre.

Det kan dog ikke bestemmes, at et Omraade, som har været erklæret for smittet af asiatisk Kolera eller af Pest, ikke længere skal anses for smittet, forinden det officielt er godtgjort, at der ikke i Løbet af 5 Døgn efter den sidste syges Isolering, Død eller Helbredelse er indtruffet noget Tilfælde af Pest eller Kolera, samt at der er truffet de fornødne Desinfektionsforholdsregler og i Tilfælde af Pest tillige de fornødne Foranstaltninger mod Rotter o. s. v.

§ 13.

Ethvert Skib, som kommer fra eller har haft Forbindelse med Steder, der efter Justitsministeriets Bekendtgørelse skal anses for smittede med Kolera eller Pest, skal paa dansk Søterritorium, eller naar det faar den danske Havn eller Kyst i Sigte, som det agter at anløbe, hejse et gult Flag paa Fortoppen; i Mangel af et gult Flag kan et hvidt Flag anvendes.

Det samme gælder, selv om den i 1ste Stykke nævnte Bekendtgørelse ikke er udstedt, ethvert Skib, som har eller paa Rejsen har haft Sygdomstilfælde om Bord, der kan formodes at være Kolera eller Pest, eller som paa Rejsen har haft Forbindelse med saadanne Skibe.

Justitsministeriet bemyndiges til efter forud indhentet Godkendelse af Ministeriet for Handel og Søfart ved Bekendtgørelse at fastsætte, hvilke Signaler Skibet vil have at føre, hvis det indkommer efter Mørkets Frembrud.

Flaget og Signalerne forbliver hejste, indtil den undersøgende Læge har tilstedet Skibet Samkvem med Land.

§ 14.

Under de i §§ 12 og 13 onmeldte Forhold skal ethvert Skib, indtil der er meddelt det Tilladelse til frit Samkvem med Land, holdes afsondret, saa at ingen af de ombordværende saa længe maa gaa eller sættes i Land, ligesom heller ingen fra Land eller fra andre Fartøjer maa gaa om Bord, for saa vidt dette ikke sker i Embeds eller Bestillings Medfør eller med Lægens eller Tilsynets Tilladelse. De, der har været om Bord, kan efter Karantænekommissionens eller Tilsynets Anordning underkastes den samme Behandling som de ombordværende.

Skibet og de ombordværende underkastes Lægeeftersyn, i Søkøbstæderne af Karantænekommissionens Læge og uden for Købstæderne af den Læge, som straks tilkaldes af Toldopsynet, hvis Skibet ikke paa dennes Forespørgsel foretrækker at begive sig til en Søkøbstad.

§ 15.

Et Skib skal anses for smittet, naar det har eller i de 7 sidste Døgn har haft Sygdomstilfælde om Bord, der kan formodes at være Pest eller Kolera, eller har Personer om Bord, som vides at være Bærere af det for disse Sygdomme karakteristiske Smitstof.

Et Skib skal anses for mistænkt, naar det paa Afgangsstedet eller under Rejsen har haft Sygdomstilfælde om Bord, som kan formodes at have været Pest eller Kolera, men i de 7 sidste Døgn ikke har haft noget nyt Sygdomstilfælde.

Et Skib skal anses for smittet frit, selv om det kommer fra smittet Sted, naar det ikke har og ikke paa Afgangsstedet eller under Rejsen har haft saadanne Sygdomstilfælde om Bord. Herom kan der om fornødent afkræves Skibets Læge eller Fører en skriftlig Erklæring paa Tro og Love.

§ 16.

Et smittet Skib kan, naar det er ankommet til et Sted, hvor det i § 5 omhandlede Isolationslokale er for lille til at optage samtlige syge, eller hvor et saadant ikke findes, henvises til et af de Steder, hvor de fornødne Isolationsrum forefindes; dog skal der, naar det skønnes fornødent, eller de ombordværende ønsker det, saavidt muligt medgives Skibet Læge og de fornødne Medikamenter.

Naar Skibet anses smittet med Pest, kan det henvises til Karantæneanlæg.

Med Hensyn til ankomne smittede Skibe kan følgende Forholdsregler træffes efter Justitsministeriets nærmere Bestemmelse:

1. de syge og de smittebærende henføres til Isolationslokalet;
2. de øvrige ombordværende holdes under Observation i indtil 5 Døgn enten om Bord i et rent Rum eller i et andet Skib eller i Land, hvis et passende Lokale haves til Raadighed; dog kan der med Sundhedsstyrelsens Billigelse gives disse ombordværende eller nogle af dem Tilladelse til at gaa i Land paa de Betingelser, som nærmere maatte blive fastsatte, hvorved de kan underkastes dagligt Lægeeftersyn, ved Pest efter Omstændighederne i indtil 10 Døgn efter Skibets Ankomst, men ved Kolera ikke udover det ovennævnte Tidsrum af 5 Døgn;
3. Lig føres fra Borde og begraves eller brændes, eventuelt efter dertil indhentet Tilladelse fra Justitsministeriet;
4. Varer, hvis Indførsel er forbudt, tilintetgøres, for saa vidt de ikke kan desinficeres om Bord paa en efter Lægens Skøn betryggende Maade;
5. Drikke-, Brugs- eller Ballastvand, som kan antages at indeholde Smitstof, udpumpes efter om fornødent at være desinficeret; rent Drikke- og Brugsvand skaffes til Veje;
6. ombordværende Dyr, som antages at kunne overføre Sygdommen, søges uskadeliggjorte eller tilintetgjorte;
7. Skibet renses og desinficeres i det Omfang, som Lægen finder fornødent;
8. Passagerernes og Besætningens smudsige Linned og Brugsgenstande desinficeres, for saa vidt Lægen finder særlig Anledning til at anse det for smittebærende;
9. det kan forbydes at udtømme udesinficeret Klosetindhold i Havnen.

Efter Observationstidens Ophør kan Passagerer og Mandskab undergives et dagligt Lægeeftersyn efter Reglerne i § 25, dog at saadant Eftersyn i Forbindelse med Observationstiden ikke varer ud over 5 Døgn ved Kolera og 10 Døgn ved Pest. Under dette Eftersyn forbydes det Mandskabet, for saa vidt det ikke skal afgaa fra Skibet, at gaa i Land undtagen i Tjenesteanliggender.

§ 17.

Hvis det ankomne Skib kun auløber for at landsætte syge eller Lig, bliver de i § 16 omhandlede Foranstaltninger kun at udføre, hvis Skibsføreren ønsker det, og der skal eventuelt efter Begæring gives ham fyldestgørende Attestation for, hvilke Foranstaltninger der da er udførte. Raske Passagerer og eventuelt deres Bagage kan med Karantænekommissionens Tilladelse landsættes, naar der haves fornødent Lokale, hvor de kan holdes under Observation, eller naar særlig Bemyndigelse fra Sundhedsstyrelsen er indhentet.

Ethvert Fartøj, som ikke vil underkaste sig de givne Forskrifter, har Ret til at sejle bort.

§ 18.

Et hertil bestemt mistænkt Skib kan, før der tilstedes det Samkvem med Land, undergives de i § 16 under 4, 5, 6, 7, 8 og 9

nævnte Forskrifter i den Udstrækning, som inden for de af Justitsministeriet anordnede Regler af Lægen maatte skønnes fornødent. Besætning og Passagerer kan underkastes Eftersyn, dog ikke ud over 5 Døgn efter Skibets Ankomst; under dette Eftersyn forbydes det Mandskabet at gaa i Land undtagen i Tjenesteanliggender.

§ 19.

Et Skib, som efter den i § 15 givne Regel skal anses for smittefrit, skal der, efter at den i § 16, 4 nævnte Regel er iagttaget, tilstedes umiddelbart Samkvem med Land; Justitsministeriet kan dog med Hensyn til Skibe, der kommer fra smittede Sted, ved Bekendgørelse bestemme, at de efter den undersøgende Læges Skøn i hvert enkelt Tilfælde skal være undergivne de i § 16 under 5, 6, 8 og 9 omhandlede Regler. Ligeledes kan Justitsministeriet med Hensyn til saadanne Skibe fastsætte, at Mandskab og Passagerer skal være undergivne det i § 18 i Slutningen omhandlede Lægeeftersyn, dog ikke ud over 5 Døgn efter Skibets Afrejse fra smittede Havn.

§ 20.

Naar Skibets Fører ved Anmeldelsen erklærer, at der kun anløbes for at modtage Kul, Proviant eller anden til Rejsens Forsettelse fornøden Forsyning eller Ordre, kan han paa de Steder, hvor en Karantænekommission findes, begære Skibet fritaget for Lægeeftersyn mod at gennemføre de Foranstaltninger og underkaste sig det særlige Tilsyn med, at ingen af de ombordværende forlader Skibet, som Karantænekommissionen finder det fornødent at anordne.

§ 21.

Den tilsynshavende Læge kan bestemme, at Skibe, hvormed Udvandrere befordres, eller som af andre Grunde (saaledes smittefarlige Dyr, smittefarligt Brugsvand o. s. v.) skønnes at medføre særlig Fare for Indførelse af Pest eller Kolera, skal behandles som mistænkt Skib, selv om Betingelserne derfor i øvrigt ikke er til Stede.

Anser Lægen ikke de Foranstaltninger, som kan iværksættes i Henhold til § 18, for fyldestgørende, kan Skibet efter Sundhedsstyrelsens Bemyndigelse behandles som et smittet Skib.

Over for Krigsskibe samt, naar Trafikforholdene gør det særligt paakrævet, overfor Færger, Skibe i regelmæssig Fart o. s. v. kan Justitsministeriet efter Forhandling med Sundhedsstyrelsen fastsætte saadanne Lempelser i de i denne Lov givne Regler, som Hensynet til andre Lande maatte gøre ønskelige.

§ 22.

Med Hensyn til strandet Skib og indstrandet Gods, hvis Indførsel er forbudt, anordner den stedlige Stads- eller Distriktslæge det fornødne i saa vidt mulig Overensstemmelse med Forskrifterne i ovenstaaende §§.

§ 23.

Justitsministeriet kan efter Forhandling med Ministeriet for Handel og Søfart fastsætte nærmere Regler for Skibenes Desinfektion og Destruktion af Varer, som ikke maa indføres, af snavset Linned o. s. v., for Isolering af Skibe eller Personer, samt for de Foranstaltninger, der skal træffes til Uskadeliggørelse eller Tilintetgørelse af smittespredende Dyr og til Modvirken af den Smittefare, disse Dyr kan have tilført Skib og Ladning, alt indenfor de ved internationale Overenskomster angivne Grænser. Paa Forlangende af Karantænemyndighederne er Skibet forpligtet til med Hensyn til de nævnte Foranstaltninger at yde den Arbejdskraft og øvrige Bistand, det fornaar.

§ 26.

Justitsministeriet kan fra de Steder, der overensstemmende med denne Lovs § 12 anses for smittede, forbyde Indførsel af:

- a) enhver Art af Klude, i Koleratilfælde dog med Undtagelse af sammenpressede Klude, der transporteres som Handelsvarer en gros i ombundne Baller, og
- b) brugt Linned, brugte Gangklæder og Klædningsstykker (Brugs-genstande) samt brugte Sengklæder, for saa vidt de ikke henholder til Passagerernes Rejsegods eller er bestemte til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods. Fra ovennævnte Indførselsforbud er fremdeles undtagne:
 - 1) nyt Affald, der legitimeres direkte at hidrøre fra Spinnerier, Væverier, Systuer eller Blegeanstalter, Kunstuld (Shoddy) samt Affald af nyttilvirket Papir,
 - 2) Genstande, der i Transit har passeret smittede Steder, naar de er befordrede paa en saadan Maade, at de under Befordringen ikke har kunnet være i Berøring med Smitstof,
 - 3) Genstande, der i Transit føres gennem Landet, naar de er pakkede paa en saadan Maade, at de ikke kan berøres undervejs, samt
 - 4) Genstande, der bevisligt er afsendte fra det smittede Sted mindst 5 Døgn før Epidemien Begyndelse.

Justitsministeriet kan betinge Indførselen af de Genstande, der er nævnte under a) og b), af, at de først desinficeres under offentlig Tilsyn.

Ligeledes kan Justitsministeriet bestemme, at andre Genstande, for saa vidt de i det enkelte foreliggende Tilfælde efter Undersøgelse maa formodes at være smittefarlige, først maa indføres efter at være desinficerede under offentligt Tilsyn.

Breve og Korrespondancer, Tryksager, Bøger, Aviser, Forretningspapirer m. m. — deri ikke indbefattet Postpakker — kan ikke underkastes nogen indskrænkende Forholdsregel eller Desinfektion.

3die Afsnit.

Særlige Sundhedsforanstaltninger mod andre Sygdomme end Pest og Kolera.

§ 27.

Ved Anordning kan de i Lovens 2det Afsnit indeholdte Regler af Justitsministeriet efter Forhandling med Sundhedsstyrelsen bringes til Anvendelse over for gul Feber, Dysenteri, eksantematisk Tyfus og Børnekopper i det Omfang, som Justitsministeriet efter de i hvert enkelt Tilfælde foreliggende Omstændigheder maatte anse hensigtsmæssigst.

Skulde en anden smitsom Sygdom end de nævnte optræde med et særlig ondartet Præg, kan tilsvarende Bestemmelser ved kongelig Anordning sættes i Kraft med Hensyn til saadan Sygdom.

4de Afsnit.

Betalingsregler, Straffebestemmelser m. m.

§ 28.

Ved Rigsdagens Sammentræden meddeler Justitsministeriet samme en Beretning om de af det i Medfør af denne Lovs 2det og 3die Afsnit siden sidste Samling truffede særlige Sundhedsforanstaltninger; disse skal ophæves, naar en samstemmende Beslutning herom vedtages af begge Rigsdagens Ting.

§ 29.

For de i denne Lov omhandlede Syn tilkommer der Lægen, for saa vidt han ikke er særskilt lønnet som Karantænelæge, et Gebyr af 4 Kr. for Skibe under 60 Netto Tons, 6 Kr. for Skibe fra 60 Netto Tons til ikke over 100 Netto Tons, 10 Kr. for Skibe fra 100 Netto Tons til ikke over 1000 Netto Tons og 15 Kr. for Skibe over 1000 Netto Tons. Lægen er derhos berettiget til fri Befordring, beregnet til Lands til 30 Øre pr. løbende km, og for saa vidt Forretningen (herunder indbefattet Rejsen frem og tilbage) varer over 6 Timer, til Dagpenge, beregnede til 4 Kr. for hver 6 Timer, hvilke sidste ogsaa tilkommer ham for den Tid, i hvilken han selv som Følge af Forretningen maatte blive holdt under Observation.

For det i §§ 16, 18, 19 og 24 omhandlede 5 Døgn Lægeeftersyn, hvad enten det angaar rejsende eller Mandskab, tilkommer der vedkommende Læge, for saa vidt der ikke ved Overtagelsen af Behandlingen er truffet anden særlig Aftale med vedkommende Myndighed, Betaling efter Reglerne i den til enhver Tid gældende Lov om Foranstaltninger imod smitsomme Sygdommes Udbredelse.

§ 30.

Tilvebringelsen og Vedligeholdelsen af de i § 5 ommeldte Lokaler med fornødent Udstyr og Betjening sker i København ved Foranstaltning af Magistraten, paa Bornholm ved Amtsrådets Foranstaltning og andre Steder ved Forhandling mellem vedkommende Amtsråd og Byraad. De i saa Henseende medgaaende Udgifter paahviler for Københavns Vedkommende Staden, paa Bornholm afholdes de af den for Øens Købstæder og Landdistrikter fælles Amtsfond, og i øvrigt af Amtsrepartitionsfonden i hver Amtsrådskreds samt af de i Kredsen værende Købstæder i Forhold til Folkemængden. Paa samme Maade udredes forskudsvis, men med Regres til Statskassen, Udgifterne til Sygebehandling, Forplejning og Betjening i de i § 5 omhandlede Lokaler, og de dodes Begravelse eller Ligbrænding, for saa vidt disse Udgifter ikke efter det følgende skal afholdes af Skibet. Alle andre Udgifter til Gennemførelse af de ved denne Lov paabudte Sundhedsforanstaltninger, derunder Udgifterne til Lægesynet, til Rensning af Skib, til Bevogtning af Skibe og til Opholdet i Karantæneanstalt, for saa vidt ikke Ekstraforplejning begæres, skal ligesom de Udgifter, som Karantænetilsynet i øvrigt medfører, afholdes af Statskassen, dog med følgende Undtagelser:

- a) Skibet skal altid afholde Udgifterne ved Lægens Befordring til og fra Borde.
- b) Skibet afholder selv de Udgifter, som flyder af det særlige Tilsyn, der ommeldes i § 20.
- c) Er Fartøjet bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn kun anløber for at landsætte syge eller Lig, har Skibet at afholde samtlige de Udgifter til Undersøgelse, Rensning m. v., som ellers afholdes af Statskassen.
- d) I de under c) ommeldte Tilfælde har Skibet endvidere selv at afholde de til de syges Behandling i de i § 5 ommeldte Lokaler og de dodes Begravelse eller Ligbrænding medgaaende Omkostninger.
- e) Naar syge indlægges for andre Sygdomme end de i denne Lovs 2det og 3die Afsnit omhandlede, paahviler der ikke Statskassen anden Udgift, end hvad der maatte følge af Reglerne i Lov om Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme.
- f) De Udgifter, som Bestemmelserne i denne Lov medfører i

Strandingstilfælde, afholdes af Strandingsmassen, saa vidt den tilstrækker.

- g) De Udgifter, som flyder af, at Personer i Strid med Loven er gaaede om Bord i et Fartøj, afholdes af de skyldige selv, for saa vidt de kan inddrives hos dem; Inddrivelsen sker ved Udpantning.
- h) Udgifter, som, efter at de i Henhold til Reglerne i denne Lov i de i Lovens § 5 omhandlede Isolationslokaler indlagte Patienter er udskevne eller døde, maatte medgaa til Isolering af Personalet ved Isolationslokalerne eller af andre, der har været i Berøring med den laudbragte Patient, afholdes efter Reglerne i den til enhver Tid gældende Lov om Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme.

§ 31.

Statskassen tilsvares ikke Erstatning for den Skade og det Tab, der som Følge af de i denne Lov omhandlede Foranstaltninger tilføjes Skib eller Gods.

§ 33.

Ethvert Skib, som udklareres her i Landet, kan af Karantænekommissionen eller udenfor Købstæderne af Embedslægen begære udstedt en Bevidnelse om, hvorvidt der ved Skibets Afgang paa Afgangsstedet eller i sammes Nærhed hersker nogen Epidemii af de i denne Lovs 2det eller 3die Afsnit ommeldte eller nogen anden særligt opgiven smitsom Sygdom.

Enhver, som for sin Person eller sine Ejendele har været underskattet Sundhedsforanstaltninger i Henhold til denne Lov, kan ved rettidig Henvendelse til rette Vedkommende erholde udstedt et Bevis derfor. Det samme kan Skibsføreren for Skibets Vedkommende for saa vidt angaar de Foranstaltninger, dette har været underkastet.

Den i denne §'s 1ste Stykke nævnte Bevidnelse (Sundhedspas) meddeles uden Betaling for Skibe, der udklareres for Færøerne eller Island. For andre Skibe erlægges en Betaling af 5 Kr., der tilfalder Statskassen. Det i denne §'s 2det Stykke omhandlede Bevis (Karantænebeviset), der udfærdiges af Karantæneanstaltens Bestyrer eller Stedets Karantænekommission, meddeles uden Betaling undtagen i de i §§ 17 og 30 c) ommeldte Tilfælde, i hvilke der erlægges en Betaling til Statskassen af 5 Øre pr. Netto Ton af Skibets Drægtighed, dog ikke over 30 Kr.

§ 35.

Denne Lov trykkes paa Dansk, Eng'sk, Fransk og Tysk i et saa stort Oplag, at et tilstrækkeligt Antal Eksemplarer kan tilstilles de danske Konsuler i Udlandet og et Eksempplar afgives til ethvert karantænepligtigt Skib.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke væsentlige Forandringer fra forrige Uge. Danmark har taget enkelte mindre Sejlere for Kornlaster, men er i Øjeblikket tom; Østnorge har taget flere for Islaster med et lille Tillæg af 3 d. resp. $\frac{1}{4}$ Fres. pr. Ton, men dette Marked er nu mat paa Laster paa Grund af, at Lastningen nu ikke foregaar fra Dam, men fra Ishus. Vestsverig er mat paa prompte Laster, saa at det i Øjeblikket er vanskeligt at placere fra disse Havne, ligesom Tyskland og Sydsverig ikke er fremme med noget af Interesse. Fra Bottenhav og Finskebugt udbydes vedvarende mange Laster særlig til Tyskland og England, medens der kun er faa Laster til Frankrig, og Differencen mellem Fordring og Tilbud er staaende, saa at der kun linder faa Forudbefragtninger er Sted.

Af Kullaster Vest fra er der ikke mange, men dog tilstrækkelig til at dække Behovet, idet flere Sejlere slutes for Clay og andre Laster til Østersøen for ret acceptable Rater.

Med Hensyn til de mindre Skibe synes Markedet ligesom noget flovere fra Nordtyskland; Königsberg meddelte saaledes, at man kun vanskeligt kan placere al den tilbudte Tonnage. Danzig udbyder pr. April Havre $5\frac{1}{2}$

à 6 M.; Colberg sluttede for Rug 4 og $4\frac{1}{4}$ M. og har kun lidt fremme, Stolpmünde og Rügenwalde er nærmest dækket. Stettin slutter Rug 5 M., Stralsund noterer nu kun pr. April, hvorimod Greifswald endnu pr. Marts søger Tonnage for 70—80 Tons Havre, 90—100 Tons Rug; Rostock er stadig ude med Havreladninger til $4\frac{1}{2}$ M.. Wismar er slov og Lübeck uforandret med mange Ordres, dog uden væsentlig højere Rater; ogsaa Hamburg synes lidt mindre livlig for Tiden. Af de russiske Østersøpladser er det kun Libau, der har nogen Interesse, og som har kunnet gennemføre 13 M. for ballastkommende Skibe. Medens Norge og forøvrigt ligeledes Vestsverig er ret interesselos, er Sydsverig vedblivende i Stand til at optage Tonnage baade for Sten og Trælast til sædvanlige, just ikke høje Rater. Sundhavnene har nogle Lervareladninger til Kiel, Flensborg, Elben og Elbing, hvorimod »Gødningsperioden« nu saa godt som er forbi. Danmark har fra Provinserne i sidste Uge kun haft meget lidt, og der er ingen Udsigt til væsentlig Bedring. I Kjøbenhavn, hvortil der i den forløbne Uge kom en Del Skibe for at losse, dalede Fragterne hurtigt; saaledes sluttedes Byg til Slesvig Holsten til 3 M., Hvede til Aarhus 12 Øre, Kager til Stege $12\frac{1}{2}$ Øre, Bomuldsfrø-kager til Neksø 15 Øre. Nogen Forandring til det bedre derfra tør man næppe vente foreløbig.

Havarier og Forlis.

Knuthenborg, Dpsk. af Odense, har paa sin sidste Rejse fra Eng'and haft en ret alvorlig Eksplosion i Nordsøen samtidig med, at det mistede Skruen. En tysk Trawler, der tilhød Assistance, bugserede Skibet til Frederikshavn. Tre Mand af Besætningen blev stærkt forbrændt ved Eksplosionen og maatte ved Ankomsten indlægges paa Hospitalet.

Terie Vigen, norsk Galease, kom den 18. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Uddevalla med en Ladning Chilisalpeter, paa Grund paa Hyllekrog. Sviters assisterede Skibet flot og ind til Gjedser.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, kolliderede den 18. ds. ved Strib med en Lægter; Rita fik betydelig ovenbords Skade; Lægterens Stavn blev knust.

Brage, Dpsk. af Bodø, er, paa Rejsen fra Hull til Esbjerg med en Ladning Soyakager, strandet ved Manø. Sviters assisterer.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

Bestyrelsen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigareer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovieringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 17./3. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 14./3. — Algarvø, Borries, ank. hertil 18./3. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 19./3. A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 17./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 18./3. til Konstantinopel. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./2. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, af Newcastle 15./3. til Genua. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 18./3. for London. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 14./3. — Beira, Lunge, ank. Tarragona 19./3. — C. F. Tietgen, ank. New York 15./3. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Licata 19./3. — Christian IX, Holm, ank. hertil 19./3. — Dagmar, Bøgvad, pass. Neuzen 19./3. for Ghent. — Douro, Søberg, afg. herfra 17./3. til Riga. Esbjerg, Strufve, ank. hertil 19./3. — Florida, Andersen, dokker. — Frederik, Sørensen, dokker. — Garonne, Kromann, afg. herfra 17./3. til Reval. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 15./3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 11./3. til New York. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Göteborg 19./3. Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 19./3. til Riga. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 15./3. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 18./3. — Kiew, Jørgensen, pass. Ouessant 19./3. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Swansea 14./3. til Marseille. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 16./3. — Louise, Larsen, ank. Dunkerque 8./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11./3. til Philadelphia. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 17./3. til Havre. — Moskoy, Jon Jønsen, afg. herfra 19./3. til Reval. — Morsø, Neilemann, pass. Ouessant 16./3. for Oporto. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Ouessant 19./3. for Tunis. — Nordjylland, Petersborg, ank. Aarhus 19./3. — O. B. Suhr, Prisenette, ank. hertil 19./3. — Omsk, Harder, afg. Libau 18./3. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 16./3. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 3./3. til Boston. — Perun, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 19./3. for London. — Pregel, Iversen, afg. Pillau 19./3. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 16./3. — Texas, Clausen Kaas, afg. Frederikshald 19./3. til Newcastle. — Thyra, Tramp, afg. Arendal 16./3. Nord paa. — Tiber, Beeh, afg. Algier 17./3. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./3. United States, Gotsche, ank. hertil 14./3. — Viking, Meyer, afg. Arendal 19./3. hertil. — Hans Gude, afg. Avonmouth 15./3. hertil. — Lena ank. Liverpool 16./3. — Vadsø afg. herfra 18./3. til Manchester.

Urania. Svend, Schmidt, afg. Blyth 16./3. — Polarstjernen, Nielsen, ank. Newport 10./3.

Nordseøen. Kronprins Frederik, Nielsen, ank. til Windau 17./3. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Dunston 16./3. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 16./3. — Rusland, Madsen, afg. Fredericia 17./3. — England, Andersen, afg. Bremen 18./3.

Europa. Europa, Hansen, ank. Cardiff 17./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Aarhus 13./3. — Amalienborg afg. Rotterdam 16./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg ank. Huelva 7./3. — Børglum afg. Theodosia 15./3. — Chassie Mærsk afg. Tyne 10./3. — Dansborg afg. Triest 15./3. — Elsborg ank. Stettin 14./3. — Esrom ank. Hamburg 13./3. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 16./3. — Fredensborg ank. Methil 15./3. — Frederiksborg afg. Huelva 14./3. — Fyen ank. Newport 16./3. — Guldborg ank. Cagliari 10./3. — Gurre ank. Helsingør 6./3. — Hammerhus afg. Baltimore 12./3. — Harrildsborg ank. Grangemouth 15./3. — Hundborg ank. Nykjøbing F. 14./3. — Høneborg ank. Huelva 6./3. — Jelling afg. Nør-folk 28./2. — Jømsborg ank. Huelva 9./3. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg afg. Huelva 14./3. — Kallundborg ank. Libau 13./3. — Kalø ank. Garston 16./3. — Klampenborg ank. Memel 8./3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10./3. — Lejre afg. Kalundborg 16./3. — Lilleborg ank. Svendborg 12./3. — Marselisborg afg. Bona 13./3. — Visborg ank. Libau 8./3. — Næsborg afg. West Hartlepool 14./4. — Peter Mærsk ank. Bougie 7./3. — Randelsborg ank. Cardiff 11./3. — Rosenborg afg. Windau 14./3. — Silkeborg ank. Rotterdam 9./3. — Skakkeborg ank. Swansea 13./3. — Skanderborg afg. Livorno 15./3. — Skjoldborg afg. Methil 15./3. — Skodsborg ank. Las Palmas 14./3. — Spigerborg ank. Cette 16./3. — Stegelborg ank. Marseilles 11./3. — Stjerneborg afg. Libau 14./3. — Søborg afg. Skien 14./3. — Taarnborg ank. Ghent 14./3. — Tønborg afg. Ghent 16./3. — Ulfshovr ank. Genua 14./3. — Uranienborg ank. Huelva 8./3. — Vordingborg ank. Savona 11./3. — Ørskild ank. Ancona 12./3.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroe, pass. Perim 8./3. — Samui, Licht, pass. Suez 14./3. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 8./3. — Pansan, Gabe, ank. Antwerpen 18./3. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Port Said 13./3. — Arabien, Cortsen, ank. Antwerpen 18./3. — Indien, Jensen, pass. Perim 15./3. — Siam, Knudsen, pass. Kielkanalen 19./3. — Cathay, Kruse, pass. Perim 23./2. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Uiki 17./3. til Yokohama.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Port-

land 11./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Rotterdam 18./3. til Kjøbenhavn. — St. Croix, Kall, afg. Paramaribo 11./3. til St. Thomas.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hull 14./3. til Assens. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 16./3. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newcastle 11./3. til Pozzuoli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 17./3. — Russ, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Honnain 15./3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Antwerpen 18./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, ank. Buenos Aires 18./3. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. Gneksted. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Sancta Elena 11./3. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 15./3. til Frederikshavn. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 18./3. til Danzig. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 18./3. til Königsberg. — Gulfaxe, Petersen, ank. Antwerpen 16./3. — Rodfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 13./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Bona 16./3. — London, Bom, afg. Antwerpen 16./3. til Porto Vecchia. — Paris, Tholander, afg. Windau 17./3. til London. — Bryssel, Kaas, afg. Port Talbot 16./3. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 12./3. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 6./3. til Dakar. — Roma, v. Thun, ank. Mazzerelli 14./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 18./3. — Martha, Christensen, afg. Sfax 15./3. — Elna, Rathje, ank. Almeria 19./3. — Theresø, Pedersen, afg. Palma 18./3. — Simone, Terkildsen, afg. Swansea 17./3. — Jeanne, Olsen, afg. Bougie 12./3. — Vera, Larsen, ank. Kirekaldy 18./3. — Daisy, Lagesen, ank. Aberdeen 16./3. — Anine, Leth, afg. Tynen 11./3. — Kamma, Löffler, afg. Catania 15./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 15./3. — Helene, Sørensen, afg. Reval 18./3. — Sjælland, Svarrer, afg. Rotterdam 17./3. — Agnete, Farup, ank. Helsingør 18./3. — Hermia, Hansen, afg. Reval 17./3. — Alice, Jørgensen, ank. Blyth 17./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Rotterdam 17./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 17./3. — Valborg, Hansen, afg. Methil 16./3. — Gunhild, Hansen, ank. Gjedser 14./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Newcastle 12./3. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 20./3. — Vera, Thing, afg. Lübeck 16./3.

Vesterhavet. Nautik, Brinch, ank. Fowey 15./3. — Nordseøen, Gram, afg. Runcorn 16./3. til Esbjerg. — Nexos, Basse, ank. Boness 17./3. — Ellen, Degn, pass. Brixham 16./3. for Oporto. — Fylla, Christensen, afg. Ibiza 17./3. til Island. — Gerda, Iversen, ank. Aguila 17./3. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 18./3. for Bordeaux. — Inger, Schiff, ank. Kartagena 16./3. — Johanne, Hansen, afg. Leith 17./3. til Esbjerg. — Karla, Nielsen, ank. Ardrossan 18./3. — Marie, Jessen, ank. Cork 16./3. — Nora, Larsen, pass. Gibraltar 16./3. til Glasgow. — Cito, Jøpsen, afg. Bremen 18./3. til Hamburg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Cherbourg 18./3. — Nerma, Mikkelsen, ank. Trouville 18./3. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 17./3. til Randers.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Rufisque 13./3. til Bordeaux. — Nelly, Clausen, ank. Licata 17./3. — Fanny, Eriksen, afg. Færøerne 16./3. til Swansea. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 16./3. for London. — Alexy, Lorentzen, ank. Licata 17./3. — Dagny, Sørensen, ank. Malaga 15./3. — Mary, Bang, afg. Burntisland 15./3. til Fredericia.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Rostock 16./3.

Sejlskibe.

Ærs. Dorthæa, Boye, ank. Faaborg 16./3. — Norden, Rasmussen, afg. Frederiksstad 14./3. — Kristiane, Bager, ank. Swinemünde 16./3. — Risc, Bager, ank. Cadix 16./3. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Grimby 16./3. — Proven præjet 4./3. paa 37° N. Br. 47° V. Lgd. — Alf, Rasmussen, ank. Grangemouth 16./3. — Amalie, Andersen, ank. Trawemünde 17./3. — Mester, Petersen, ank. Eckernsund 16./3. — Viking, Weber, ank. West Wemyss 16./3. — Maagen, Mortensen, ank. Dysart 16./3. — Vega, Hansen, ank. Kiel 17./3. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Trawemünde 17./3. — Kodan, Hansen, er afg. Rio Grande do Sul til Barbados. — Vigilant, Jacobsen, ank. Haparanda 17./3. — Alf, Hansen, ank. Flensburg 18./3. — Hydra, Christensen, ank. Grangemouth 17./3. — Marthing, Friis, ank. Kerreck 18./3. — Johanne, Østermann, ank. Burntisland 17./3. — Marstal, Hansen, ank. Danzig 17./3. — Ami, Christensen, afg. Marstal 18./3. til Norge. — Marie, Weber, afg. Marstal 18./3. til England. — Mariane, Petersen, afg. Marstal 18./3. til Sverige.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1911. — Nyt Lovforslag. — Fragtmarkeret. — Havarier og Følles. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cron-stadt.

St Petersburg Tigr.: „Hansenco“

Tigr.: „Hansenco“ Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Markristensen.

AXEL LUND

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

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler Telegram-Adr.: „Chartering“ Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler (Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“. Telefoner 56 & 1409.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi. Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser. **Bunkerkul m. m.**

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDF

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende ti Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere. Kæder etc.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning Urtækram- & Farvehandel. Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

11g.: Kramper Horsens Telf. Nr. 42

Jens Grouleff, Aarhus

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

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadressen „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. Marts 1911.

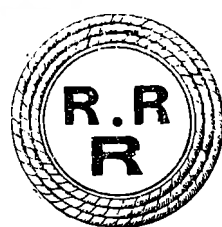
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandsø og
Redningsbølter.



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

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



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr. Adr.: „Danskellloyd“.

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copensure
Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

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



Motorbaad til Salg.

Aaben med Salon midtskibs. Bygget 1909. kravel, Lgd. 45',
Br. 11' 3", Dybde 4' 5" — 16²/₁₀₀ Tons. Benzin- og Petro-
leumsmotor. 18 HK., medtager 70 Passagerer; i fin Stand.
Nærmere ved Henvendelse til Havnefoged **Schmidt**, Fredericia

Marstal

Staalskibbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den
29. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingssal under
Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regn-
skabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det revi-
derede Regnskab.
2. Valg af Kontrolkomité.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa
Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning
af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn
noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet „Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den
29. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingssal under
Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regn-
skabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det revi-
derede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa
Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning
af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn
noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Udbytte for Aaret 1910 udbetales fra idag med Kr.
40 pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Peder Skramsgade
23, fra 10—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

København, den 21. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den
29. Marts d. A. Kl. 12 i Børsens Forsamlingssal under
Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regn-
skabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det revi-
derede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af
Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa
Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning
af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn
noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavn, den 24. Marts 1911.

Det ny Karantænelovforslag, af hvis Tekst vi i sidste Nummer af Bladet gengav den Del, som omhandler Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget ad Søvejen, har utvivlsomt Krav paa den største Interesse fra Skibsfartens Side.

Til Forstaaelse af den danske Karantænelovgivnings Udvikling skal her, efter det nu forelagte Lovforslags Motiver, gengives nedenstaaende Oversigt:

Grundlaget for de nu gældende Lovregler om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget er Lov af 2. Juli 1880.

Denne Lov blev først delvis ændret ved Lov angaaende yderligere Foranstaltninger mod asiatisk Koleras Indførelse af 30. Marts 1885 og derpaa ved Lov om samme Emne af 1. April 1893, der bl. a. bestemte, at de to sidstnævnte Love skulde forelægges Rigsdagen til Gennemsyn inden Udgangen af Aaret 1898. Denne Frist blev ved Lov af 20. Januar 1899 forlænget til Udgangen af Aaret 1899.

Til dette Tidspunkt forelagdes det Forslag, som førte til Lov af 16. Marts 1900, der ophævede Lovene af 1885 og 1893 og paa forskellige Punkter ændrede Loven af 1880. I Henhold til den Justitsministeriet ved Lovens § 30 meddelte Bemyndigelse er herefter under 14. Maj 1900 udstedt »Bekendtgørelse af Lov af 2. Juli 1880 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget, saaledes som den i Henhold til Loven af 16. Marts 1900 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget bliver at anse som affattet«, og denne Bekendtgørelse indeholder saaledes de nu paa dette Omraade gældende Regler, hvori blot Lov af 1. April 1909 har gjort en mindre Forandring.

Ved de saaledes efterhaanden foretagne Ændringer har det naturligvis været Formaalet stadig at følge Sagskundskabens Udvikling til enhver Tid. Men paa det her omhandlede Omraade har, nok saa meget som paa de fleste andre, desuden det Hensyn maattet være af afgørende Betydning, hvilken Stilling man i Udlandet og særlig i vore Nabolande til de forskellige Tider tog til Sagen, idet det i det internationale Samkvem er ønskeligt, at det enkelte Land ikke isolerer sig, men søger at bringe sine Lovregler i saa nær Overensstemmelse med Omgivelsernes Regler, som den nationale Ret og de stedlige Forhold gør det muligt.

Af stor Vigtighed paa dette Omraade er derfor de internationale Sundhedskonferencer, som til forskellige Tider afholdes efter de forskellige Landes Initiativ. Forhandlingerne paa en i Dresden i Aaret 1893 afholdt Konference førte saaledes til en international Overenskomst af 1893, og Forhandlingerne paa en Konference i Venedig i 1897 til en Overenskomst af samme Aar.

Efter Fremkomsten af Loven af 1900 er der efter den italienske og franske Regerings Indbydelse i Aaret 1903 afholdt en Konference i Paris, hvor Danmark ligesom ved de tidligere Konferencer lod sig repræsentere. Forhandlingerne resulterede i en Overenskomst af 3. December 1903.

Denne Overenskomst saa Danmark sig ikke i Stand til at tiltræde ved dens Fremkomst, væsentligst af samme Grund som hindrede Danmark i at tiltræde de to nævnte tidligere Overenskomster, nemlig at Overenskomsten udtaler, at hvert Land i mindst én Havn ved hvert af de til Landet grænsende Have bør træffe tilstrækkelige Anstalter til, at der dér kan modtages et Fartøj, hvorledes end Sundhedstilstanden om Bord maatte være.

Overenskomsten blev afsluttet mellem Tyskland, Østrig-Ungarn, Belgien, Spanien, Brasilien, Storbritannien

og Irland (med et mindre Forbehold, og ikke Kolonier, Besiddelser og Protektorater), De forenede Stater i Amerika (med et mindre Forbehold), Frankrig, Italien, Luxemburg, Montenegro, Nederlandene (undtagen nederlandsk Vestindien), Persien (med et mindre Forbehold), Rumænien, Rusland, Schweiz og Ægypten.

Den er senere tiltraadt af Sverig, — den 20. December 1907 —, Storbritannien for følgende britiske Besiddelser: Indien, (Jamaica — atter opsagt i Marts 1910), Leeward-Øerne, Syd-Nigeria, Falklands Øerne, Oranjekolonien, Gambia, Australien, Zanzibar, Ny Zeeland og Fiji-Øerne, samt af Mexico, hvorhos Tyrkiet har erklæret at ville tiltræde Overenskomstens fleste Bestemmelser.

Justitsministeriet har stedse betragtet det som særdeles ønskeligt, om Danmark kunde tiltræde Pariseroverenskomsten og derved faa Del i de Fordele, den sikrer de Stater, som slutter sig til den.

Som det nærmere fremgaar af Overenskomstens enkelte Bestemmelser, sikrer den først og fremmest nøjagtig og hurtig Underretning om opstaaende Sygdomstilfælde, om Sygdommens Udbredelse og dens videre Forløb samt autentiske Meddelelser om de til Sygdommens Bekæmpelse trufne Foranstaltninger.

Overenskomsten bestemmer dernæst, i hvilke Tilfælde og under hvilke Former, der maa skrives til Sundhedsforanstaltninger overfor et Land, hvor der opstaar Pest eller Kolera. Herved sikres det, at der ikke træffes ugrundede eller overdrevne Foranstaltninger overfor Danmark, navnlig heller ikke overfor den danske Transittrafik. Det er derhos fastsat i Overenskomstens enkelte Bestemmelser, hvilke Foranstaltninger, der eventuelt kan træffes, og disse er saa lempelige for Rejsende og Gods, som det er muligt, naar Formaalet skal naas.

Og endelig turde det ikke være uden Betydning for Befolkning og Myndigheder at vide, at de Foranstaltninger, som under en eventuel Epidem i Udlandet træffes her i Landet, er ganske ensartede med dem, som træffes i andre Lande.

Efter at Overenskomsten som anført i 1907 var bleven tiltraadt af Sverig, stillede det sig som særdeles ønskeligt, at Danmark ikke længe maatte komme til at staa som en af de ganske enkelte evropæiske Stater, som endnu stod udenfor Overenskomsten.

Mellem de danske Lovregler og Pariseroverenskomstens Bestemmelser er Forskellen forholdsvis ubetydelig. Der findes ikke i den danske Lov nogen direkte Hjemmel til Indskriden mod Skibe, som har pestsmittede eller i denne Henseende mistænkelige Rotter om Bord, men hvis Passagerer og Mandskab m. v. ellers synes sundt; i Praxis har man dog vidst at hjælpe sig paa dette Punkt ved at stille de ønskelige Foranstaltningers Foretagelse som Betingelse for at frafalde den ellers hjemlede Henvisen af vedkommende Skib til Karantæneanlæg. Men i det store og hele er vor Lovgivning paa dette Punkt paa Højde med Udlandets.

Vanskeligheden laa alene i Spørgsmaalet om, hvor vidt der kan siges at forefindes tilstrækkelige Karantæneanlæg. I saa Henseende kan det nu siges, at i Følge den gældende Lovgivning skal enhver dansk Søekøbstad være i Stand til paa betryggende Maade at træffe fyldestgørende Foranstaltninger overfor Smitte fra indkommende Skibe, om Bord i hvilke der findes Kolerasyge, idet de Syge skal kunne anbringes i det stedlige Isolationslokale, jfr. Bekendtgørelsen af 14. Maj 1900 § 9, medens de ikke syge Passagerer isoleres om Bord i fem Dage, efter at Skibet er desinficeret i den Udstrækning, som Karantæneeftersynet finder fornødent, jfr. Bekendtgørelsens §§ 17 og 30, hvilket ligeledes vil kunne udføres i enhver eller i alt Fald i enhver større Havn; Danmark er altsaa alene ved de Foranstaltninger, som er truffet indenfor Landets egne Grænser, tilstrækkelig forberedt til at modtage Skibe med Kolera om Bord, ligesom Landet ogsaa ved den anførte Behandling af saadanne Skibe fuldt ud kan opfylde de

internationale Forpligtelser, som en Tiltrædelse af Pariseroverenskomsten vil paalægge det.

Derimod kan Spørgsmaalet ikke besvares bekræftende, for saa vidt angaar Behandlingen af Skibe med pestsmittede Personer om Bord; her kan Nødvendigheden af Henvisning til et særligt Karantæneanlæg ikke siges at ligge helt udenfor den praktiske Muligheds Grænser.

Paa dette Punkt har Danmark hidtil hjulpet sig ved en i Aaret 1858 truffen Aftale med den svenske Regering om, at Danmark skulde have Ret til at henvise pestsmittede Skibe til den svenske Karantænestation ved Kånsö. Da Sverig er bleven godkendt som Medunderskriver af Pariseroverenskomsten, maa denne Station anses som fyldestgørende Overenskomstens Krav. Paa den anden Side maa bemærkes, at der ikke nogensinde har været gjort Brug af den Danmark indrømmede Adgangsret til Kånsöstationen. Herefter maatte det anses for mindre paakrævet for Danmark selv at indrette et Karantæneanlæg, og Muligheden for Danmarks Tiltræden af Pariseroverenskomsten maatte herefter afhænge af, dels om Danmarks Adgangsret til den svenske Station kunde blive officielt fastslaaet, og dels om denne Ret kunde erstatte et eget Anlæg.

I førstnævnte Henseende blev der ved den svenske Regerings Imødekommenhed under 13. Juni 1910 afsluttet en Deklaration, hvorefter fra og med 1. Juli s. A. alle til danske Havne bestemte Fartøjer, som er pestsmittede, skal have Ret til at anløbe Karantænestationen ved Kånsö for dersteds, for saa vidt fornøden Plads er til Stede, at undergaa Karantænebehandling. Denne Deklaration er under 15. August 1910 bekendtgjort i Lovtidende.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Danmark herefter kunde tiltræde Pariseroverenskomsten, udtalte Udenrigsministeriet som sin Formening, at Afgørelsen af, om Betingelserne herfor er til Stede, i Henhold til Overenskomsten, maa afgøres af den tiltrædende Stat selv, dog saaledes, at de andre Signatarmagter formentlig — inden en rimelig Frist — maa kunne protestere mod Tiltrædelsen. I Henhold hertil lod Udenrigsministeriet den danske Gesandt i Paris i Dagene omkring 1. Juli 1910 tilkendegive den franske Regering, at Danmark agtede at tiltræde den oftnævnte Sundhedsoverenskomst den 1. Oktober s. A., hvorefter den franske Regering straks har givet Signatarmagterne Underretning om denne Beslutning, uden at der fra nogen Side er fremkommet nogen Protest.

Da derhos en Tiltræden — som det vil fremgaa af det anførte — ikke kan skønnes paa nogen Maade at ville medføre særlige Udgifter, da Uoverensstemmelserne mellem Overenskomstens og den danske Lovgivnings Regler reelt er ganske ubetydelige, og da Danmark allerede ved at tiltræde den i Bekendtgørelse af 31. August 1898 indeholdte, den 3. April 1894 i Paris afsluttede internationale Sundhedskonvention og den dertil sig sluttende, den 30. Oktober 1897 i Paris undertegnede Deklaration, havde sluttet sig til de Regler om Behandling af Pilgrimsfartøjer og om de internationale Sundhedsraad m. m., som nu nærmere udformedes i Pariseroverenskomsten af 1903, blev der under 22. Oktober 1910 udvirket allerhøjeste Bemyndigelse for den danske Gesandt i Paris til for det egentlige Kongerige Danmark med Undtagelse af Færøerne — Island og de dansk-vestindiske Øer ikke medregnet — at undertegne den til Tiltrædelsen af den nævnte Sundhedsoverenskomst fornødne Erklæring, og dette er derefter sket den 3. November 1910, saaledes at Tiltrædelsen gælder fra 1. Oktober s. A. at regne.

Overenskomsten tilligemed en Oversættelse, er nu under 27. Januar 1911 af Justitsministeriet bekendtgjort ved Indrykkelse i Lovtidende.

Idet det herefter maa anses rettest, at den danske Karantænelovgivnings Regler ogsaa formelt bringes i Overensstemmelse med Overenskomstens Ordlyd, er der udarbejdet det nu foreliggende Lovforslag, hvori man dog ogsaa paa enkelte andre Punkter har foreslaaet forskellige

mindre Forandringer i de gældende Regler efter de Erfaringer, som er indvunden i de siden den sidste større Lovs Givelse forløbne næsten 11 Aar.

Vi tror at turde betegne det foreliggende Lovforslag som et velforberedt og i det hele godt udført Arbejde, og de foranstaaende Motiver vil bestyrke Formodningen om, at denne Betegnelse har sin Berettigelse.

Alligevel forekommer det os, at Forslaget nok kan give Anledning til forskellige Overvejelser set fra Skibsfartens Standpunkt, og for et Par af de nærmestliggende af disse Betragtninger skal vi i korte Træk søge at redegøre.

Som ovenfor nævnt har vi her i Bladet gengivet blot den Del af Forslaget, der drejer sig om Foranstaltninger mod Sygdommens Indførelse pr. Skib, men et eneste Blik paa det fuldstændige Lovforslag vil vise, at denne Del omfatter mindst de ni Tiendedele af hele Forslaget. Med andre Ord, det foreliggende Forslag er saa at sige udelukkende et Lovforslag om Søfart — hvad der jo for saa vidt kun er en naturlig Følge af, at Udstrækningen af Rigets Landgrænse er saa overordentlig ringe i Sammenligning med Søgrænsen. Og denne omfattende Sølovgivning er bestemt til at føres ud i Livet af — Jurister, Toldembedsmænd og Læger. Allerede Loven selv indeholder talrige Bestemmelser, der overlader Udstedelsen af nærmere Regler til Justitsministeriet, medens altsaa den egentlige Haandhævelse af Loven er betroet de tre nævnte Grupper af Embedsmænd. Paa de nærmere Regler, som kommer bagefter, beror imidlertid Lovens Rækkevidde og Indflydelse paa Skibsfartens Forhold mere end paa noget andet, og det Spørgsmaal melder sig derfor straks, hvilken Indflydelse Skibsfarten gennem sin Fællesrepræsentation da kan vente at faa paa Udformningen af saadanne nærmere Forskrifter.

Lovens Bogstav tyder paa, at denne Indflydelse vil blive ret snævert begrænset. Et Par Steder i Forslaget finder vi Bestemmelser om, at de nærmere Regler fastsættes efter Forhandling med Ministeriet for Handel og Søfart, et enkelt Sted efter Forhandling med »alle vedkommende Autoriteter«. Disse Bestemmelser er naturligvis i og for sig af det gode, idet de vil gøre Tjeneste som et Slags »Korkfendere« mellem Skibsfarten og Justitsministeriets Bolværker — vi tør nemlig gaa ud fra, at hvad der paa disse Omraader kommer til Søfartsministeriets Erklæring, vil ogsaa Fællesrepræsentationen gennem dette faa Lejlighed til at udtale sig om. Men en enkelt lille Korkfender vil nu desværre mangen Gang vise sig at være for lidt, og hvis de yderlig faa Bestemmelser af denne Art, der findes i Forslaget, virkelig kan siges at være et Maal for, hvad Skibsfarten kan paaregne at komme med til af Forhandlinger om Karantænevæsnet her i Landet, saa betænker vi os intet Øjeblik paa at betegne dem som utilstrækkelige.

Forhaabentlig vil Lovforslaget i denne Henseende undergaa nogen Forandring til det bedre paa sin Vej gennem Rigsdagen; efter at Skibsfarten har faaet sin egen Regeringsmyndighed, bør det i hvert Fald ganske utvetydigt fastslaaes enten ved dertil sigtende Tilføjelser til Forslaget eller dog ved Forhandlingerne i Tinget, at Skibsfarten gennem denne Myndighed har en Medbestemmelseret med Hensyn til alle de almene Regler, som efter

Karantæneloven kan foreskrives den. Det er blot saa meget nødvendigere, at dette sker, som Sandsynligheden taler for, at den Ordning, der ved denne Lejlighed lovfæstes, vil forblive gældende i en længere Aarrække.

Et andet Punkt, der tiltvinger sig Opmærksomhed, er Bestemmelserne under Forslagets § 30 c og d:

- c) Er Fartøjet bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn kun anløber for at landsætte syge eller Lig, har Skibet at afholde samtlige de Udgifter til Undersøgelse, Rensning m. v., som ellers afholdes af Statskassen.
- d) I de under c) ommeldte Tilfælde har Skibet endvidere selv at afholde de til de syges Behandling i de i § 5 ommeldte Lokaler og de dødes Begravelse eller Ligbrænding medgaaende Omkostninger. —

til hvilke Justitsministeriet i Motiverne knytter følgende særlige Bemærkninger:

Det har været under Overvejelse i Ministeriet, om der skulde være tilstrækkelig Grund til at foretage nogen Ændring i de under c) og d) anførte Regler. Det bestemmes navnlig der, at et Fartøj, som er bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn kun anløber for at landsætte syge, selv skal afholde de til de syges Behandling i de i § 5 ommeldte Lokaler medgaaende Omkostninger; og denne Regel, der er ens for danske og fremmede Skibe, er efter fast Praksis forstaaet som gældende uanset den i § 90 i Sølov af 1. April 1892 indeholdte Bestemelse, — der kun gælder danske Skibe, — at der tilkommer en syg Sømand Pleje for Rederiets Regning i — kun — 4 Uger. Denne Regel kan naturligvis medføre ret betydelige Udgifter for et Fartøj, og der har foreligget Justitsministeriet nogle Henvendelser om at søge Reglen ændret.

Justitsministeriet kan vel erkende, at Bestemmelsen kan ramme maaske et ganske lille Rederi haardt, men maa under Hensyn til de med de fleste fremmede Stater afsluttede Traktater, hvorved Danmark har forpligtet sig til at lade vedkommende Lands »Handel, Industri og Skibsfart nyde de samme Rettigheder, Privilegier, Friheder, Begunstigelser, Fritagelser og Lettelser, som er tilstaaede eller maatte blive tilstaaede Landets egne Børn«, mene ikke at burde gøre nogen Forskel mellem danske og fremmede Fartøjer. Og da den gældende Regel nu næppe vil komme til at ramme mange danske Rederier, saavist som Afstandene her til Lands kun i meget faa Tilfælde vil være saa store, at der vil blive Anledning for et dansk Fartøj, der er bestemt til udenrigs Sted, undervejs at anløbe dansk Havn for at landsætte syge, medens en modsat eller dog lempet Regel, hvorefter Staten skulde betale hele eller dog en Del af Udgiften rimeligvis vilde bevirke, at alle forbisejlende Skibe vilde landsætte syge her i Landet, maa man finde det forsvarligt at bibeholde Reglen, særlig efter at det ved de forskellige Ændringer i Paragraffen synes udelukket, at der under nogen Form paa Grund af Misforstaaelser eller lign. kan blive krævet eller erlagt større Beløb end pligtigt.

Som bekendt, er Bestemmelserne ikke ny, men den Uretfærdighed, som de betegner overfor danske Statsborgere, der søger deres Erhverv paa Søen, bliver ikke mindre af den Grund. Der er saa langt fra nogen Overdrivelse i Justitsministeriets Erkendelse af, »at Bestemmelsen kan ramme maaske et ganske lille Rederi haardt«, som det er givet, at Bestemmelsen i paakommende Tilfælde kan virke endog ganske ødelæggende, og de Betænkeligheder, der har stoppet Justitsministeriets velvilige Overvejelser angaaende dette Punkt, bør øjensynlig

gøres til Genstand for den næjeste Prøvelse af Lovgivningsmagten.

De Principer, der er fastslaaet ved Epidemiloven af 31. Marts 1900 overfor danske Borgere i Almindelighed med Hensyn til offentlig Behandling af smitsomme Sygdomme, bør ikke vedblivende fejles til Side, saa snart Talen er om danske Skibe og disses Besætninger.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Redningsstation paa Manø. I Anledning af Hr. Skibsfører E. V.s Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 20 tillader jeg mig at fremsætte nogle Bemærkninger.

Om Betimeligheden af Oprettelse af en Redningsstation paa Manø maa Lovgivningsmagten selvfølgelig træffe Afgørelse, og af den Grund er den endelige Bestemmelse udsat til næste Finansaar. Naar jeg i min forrige Artikel udtalte, at Sparsommelighedshensyn skal gøre sig gældende i Statsstyrelsen, da støtter jeg denne min Udtalelse paa Konseilspræsidentens og Finansministerens Ord i saa Henseende, hvorfor jeg som Svar paa Hr. E. V.s Spørgsmaal skal pege derpaa og minde om, at en Redningsstations Oprettelse er forbunden med betydelige aarlige Udgifter for Staten. En komplet Baad- og Raketstation koster efter Opgivelse af Bestyreren for det nørrejydske Redningsvæsen c. 10,000 Kr. Udgifterne til vort Redningsvæsen har den sidste halve Snes Aar været stærkt stigende, fra 125,000 Kr. i 1900 til 300,000 Kr. i det sidst forløbne Finansaar.

Der findes nu i Kongeriget Danmark 56 Redningsstationer; om en af disse kan nedlægges og flyttes til Manø vil den nærmeste Fremtid vise; sandsynligvis forsynes Manø med Baad ad Aare, men uden fast Mandskab.

Uden at komme nærmere ind paa Muligheden af Redningsforsøg fra Manø til det omtalte strandede Skib, maa jeg, da Kendsgerninger taler, stadfæste Hr. E. V.s Udtalelse, at det tyske Redningsvæsen kunde intet gøre; men saafremt Disponenten i Eshjerg havde faaet Underretning om Strandingen samtidig med det tyske Redningsvæsen, var det danske Redningsvæsens eventuelle Arbejde næppe bleven resultatløst. — Man spørger derfor: hvorfor blev der ikke telefoneret til Eshjerg samtidig med til Romø? Da jeg har en Fornemmelse af, at en nærmere Imødegaaelse af Hr. E. V.s Artikel vil optage for meget af *Dansk Søfartstidendes* Spalter og maaske kun blive til Fornøjelse for os selv, skal jeg denne Gang ikke komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om en Redningsstation paa Manø.

Merkantil.

Forsvundne Skibe. Lloyds har den 8. ds. erklæret to græske Skibe, nemlig Damperne »Marie I. Mango« (3,191 Tons), og »Katinitza« (1,693 Tons), for forsvundne. Begge hører hjemme i Syra og er mærkelig nok afgaaet samme Dag, den 26. Januar d. A., fra Noovopisk med en fuld Ladning Korn.

I »Shipp. Gaz.« tager i denne Anledning en Hr. I. Carlbom, Grimsby, Ordet for Indførelse af et nyt Meddelelsesmiddel, i Stedet for de hidtil i slige Tilfælde anvendte Flaskeposter. Hr. C. anfører, at der hvert Aar forsvinder Skibe sporløst, uden at der findes nogen Flaskepost. Flaskerne gaar nemlig ofte tabt, idet de knuses imod Klipper eller vel endog mod selve det Skib, hvorfra de udsendes. Mange driver ogsaa om uden at blive fisket op. Han foreslaar derfor følgende: Paa ethvert Skib skulde der findes en mindre Beholder med Skibets Navn paamalet, som ikke kunde sønderbrydes, let holdt sig flydende, og var let at opdage. Der burde for Konstruktionen af en saadan udsættes en Præmie, som, efter at en praktisk Prøve med Opfindelserne var foretaget, skulde fordeles mellem de paagældende Opfindere. Beholderne, der maatte kunne taale Stød, burde opbevares i Bestik-

lukafet eller paa et andet let tilgængeligt Sted. Herved gjorde man alle Skibsinteresserede en Tjeneste.

Forslagsstilleren tegner sig selv for £ 50 som Bidrag til en Præmie for Opgavens Løsning.

Nordiske Domme i Søfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsrederforening ved Bestyrer J. Jantzen, Kristiania, for 1910 (11te Aargang) foreligger nu færdig, med fuldstændige Registre etc. som sædvanlig. Samlingen indeholder alle svenske, norske og danske Højesteretsdomme i Sager angaaende Søfarten, og desuden alle saadanne Domme af Interesse, afsagt ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, samt Søretterne i Kristiania og Bergen, og de to danske Overretter.

Saa langt Oplaget rækker, vil de af Samlingens Abonnenter, som melder sig inden 1ste Maj, kunne faa de ti første Aargange af »Nordiske Domme i Søfartsanliggender« til Købs for en Pris af 4 Kr. pr. Eksemplar indb., og 3 Kr. heftet, plus Porto.

The Baltic and White Sea Conference har paa sit nylig i Antwerpen afholdte Møde valgt fhv. Minister for Handel og Søfart, Generalkonsul Johan Hansen, til Konferencens Præsident i Stedet for Kommerceraad Lars Krogius, Helsingfors, der ønskede at trække sig tilbage.

Konferencens Tilblivelse skyldes, som bekendt, i første Række Generalkonsul Johan Hansen, idet han i sin Tid i Forbindelse med Rederfirmaet Cairus Noble & Co., Newcastle, bragte det første Samarbejde i Stand imellem de i Nord- og Østersøen interesserede Redere, der resulterede i den permanente Organisation.

Sundsvall Havn. Mæglerfirmaet Wickberg & Sønner i Sundsvall meddeler, at da der paa Grund af den milde Vinter ikke er dannet Havis paa Bottenhavet, tør det ventes, at Sundsvall Havn og Svartviksbugten vil blive tilgængelig omkring den 15. April og Distriktet i sin Helhed c. 10 Dage senere.

Sømandsstrejke. Triest, 21. Marts. (Ritz. Bur.) Der er udbrudt Strejke blandt Sømændene her. Strejken breder sig stadig, og der strejker nu allerede 2,300 Mand. Tre Lloyddampere, der var bestemt til Dalmatien, Fiume og Konstantinopel, ligesom to Dampere fra andre Selskaber maatte i sidste Øjeblik opgive deres Afgang, da Besætningerne forlod Skibene. Skibskokkene og Opvarterne har sluttet sig til Strejken.

The Baltic and White Sea Conference.

Om »The Baltic and White Sea Conference«, som traadte sammen i Antwerpen Fredag den 10. ds., skriver en Korrespondent til »Shipp. Gaz.« bl. a.: »Den Fordel, som man havde ventet sig af at forandre Conferencens Mødetid fra Efteraaret til Foraaret, i den Tro at det vilde være Medlemmerne lettere at give Møde om Foraaret, er ikke opnaaet. Nu, da Aahningen af Østersø-Sæsonen nærmer sig, har flere Medlemmer fundet det vanskeligt, ja næsten umuligt, at forlade Hjemmet. Conferencens populære og højt ansete Præsident, Lars Krogius fra Helsingfors, har paa Grund af et Dødsfald i hans Familie, været forhindret i at komme til Stede, og de tre Vicepræsidenter, d'Herrer Wm. Noble fra Newcastle, samt Johan Hansen og C. Kronman fra Kjøbenhavn, har ligeledes meldt Forfald.

J Ugens første Dage har Bestyrerne her haft travlt med at forberede de mange Sager, som skulde forelæg-

ges Generalforsamlingen. Mandag og Tirsdag blev der holdt Møder med de kontinentale Tømmerhandlere og med Antwerpens Fosfat-Købmænd. Resultatet med Hensyn til »Milobalt« (Fosfat) Certepartiet har været særdeles tilfredsstillende, men en Misforstaaelse førte øjensynlig til, at de franske, belgiske og hollandske Tømmerhandlere holdt sig borte fra Underhandlingerne. Der er dog Grund til at tro, at Vejen er blevet jævnet for en fuldstændig Enighed i Fremtiden, og at der vil blive formuleret et General-Certeparti for alle Træafskibninger fra Østersøen.

Mr. Theodore Salvessen fra Leith valgtes til Conferencens Dirigent. Han aabnede Mødet med en Tale, i hvilken han bl. a. ytrede:

Mødet i Kristiania i Fjor har sikkert været et af de Møder, som har vundet mest Tilslutning, og naar man gaar ud fra de talrige og vidt spredte Referater og Kommentarer, som det har fremkaldt i Pressen, synes det, som om dette Møde har vakt usædvanlig Opmærksomhed og i høj Grad har bidraget til at gøre Conferencen bekendt og hæve dens Ry. Den Diskussion, som fandt Sted, og de Resolutioner, som blev vedtaget med Hensyn til de »spekulerende Mæglere«, synes særlig at have været Genstand for Pressens Opmærksomhed, og jeg er tilbøjelig til at tro, at dette vanskelige Spørgsmaal er blevet godt oplyst, og gennem de senere Meddelelser i vort Cirkulære har vi opnaaet fuldstændige Oplysninger om, hvad vi har at gøre, hvis vi maatte finde Anledning til at straffe dem, som misbruger vor Tillid og bidrager til at ødelægge Fragterne.

Det synes som om den forandrede Tid for vort Møde har nogen Forbindelse med den Kendsgerning, at Forudbefragtninger for den forestaaende Østersø-Sæson ikke er sket i samme Omfang i Aar, som ved samme Tid i Fjor. Slutningen af sidste Sæson viste nogen Stigning i Østersø-Raterne, dog ikke tilstrækkelig til at sikre en rimelig Avance i Fremtiden. Hvis Rederne ønsker at bringe den forestaaende Sæsons Fragtrater op til det Niveau, som med Rette kan ventes, saa maa de være meget varsomme med Fragtslutninger og især ikke binde sig ved altfor tidlige eller langvarige Engagementer. Det gør mig ondt at maatte sige, at man har hørt om nogle f. o. w. Træbefragtninger, som burde bringe baade Mæglere og Redere til at rødme. Hvilken Mening er der egentlig i at slutte Fragter, som, hvis der i det hele blev foretaget en Kalkulation, vil vise sig at bringe betydeligt Tab! Den Slags uheldige Foretagender kan let komme til at danne Grundlaget for hele Sæsonens Forretning. De Redere, som inddrager sig paa slige uheldige Spekulationer, skulde, selv om de er i den uheldige Situation ikke at tage noget Hensyn til sig selv, i det mindste ikke paatage sig Ansvaret for at fordærve deres Medreders Interesser. Saa vidt jeg véd, er disse Operationer dog heldigvis ikke foretaget af Medlemmer af Conferencen, og synes heller ikke at være talrige, saa med forenede Kræfter vil vi vel være i Stand til at modarbejde deres Følger, og vi har Grund til at gøre det. Fra næsten alle Sider bekræftes det, at Udførslen fra Østersøen vil blive større i Aar end sidste Aar. Priserne for Tømmer har været gode i Aar, og er det fremdeles. Indførslen kan ogsaa ventes at blive betydelig. Adskillige Kul-Kontrakter fra sidste Aar venter endnu paa deres Opfyldelse. Sejladser i Vinter har været mindre end sidste Vinter paa Grund af Isforholdene, som ogsaa vil forsinke Navigationens Genaabning. I Skibbyggeriet er der først fornylig begyndt at komme mere Liv. Nogle Værfter er vistnok meget optaget nu, men jeg antager ikke, at deres Leveringer i Aar vil faa nogen større Indflydelse paa den kommende Sæson, for Fragtmarkedets Vedkommende.

I det hele kan det siges, at alle de Faktorer, som i Almindelighed har Indflydelse paa en Sæson, er favorable, saa der kun behøves en forstandig Optræden for

at naa et godt Resultat. Hold tilbage paa Befragtningen endnu en god Tid, og naar der startes, slut saa kun fra Haanden i Munden og send ikke Skibene til Østersøen, førend i Slutningen af Maj eller i Begyndelsen af Juni. Jeg nærer en urokkelig Tro til, at hvis alle vore Medlemmer vil følge disse Raad, vil Fragterne stige og holde sig tilfredsstillende hele Sæsonen. Betænk alle vore Udgifter, som stiger fra Dag til Dag. Husk at vore Baade bliver ældre og kræver voksende Reparationer og større Nedskrivninger. Hvorledes skal vi bære alt dette, hvis vi ikke faar bedre Rater og bedre Behandling? Vi maa have bedre Fragter og endnu bedre Fragter. Der er imidlertid mange forskellige Meninger om Fragter, og hvis dette Møde skal faa nogen Indflydelse paa den kommende Fragt-Sæson, saa maa vi udveksle vore Erfaringer og Meninger med Hensyn til de nuværende Noteringer, og om hvad Fragterne burde være, og hvad der kan gøres for at bringe dem op. Jeg vil ikke foreslaa at fastsætte Minimalrater, men derimod, at vi indbyrdes bliver enige om, hvad vi maa anse for passende Rater. Det hele Fragtmarked har været opadgaende i Løbet af Vintersæsonen, og skønt der lejlighedsvis har været Tilbagefald, har Tonen paa Markedet i det hele været egnet til at indgyde mere Tillid. Lad os derfor gaa Haand i Haand for at tvinge Østersø- og Hvidehavsmarkedet ind i den rette Gænge. Enighed og Tillid til hinanden, det er Feltraabet, som kan bringe Held. Jeg har ofte gjort den Erfaring, at Rejser og Fragter, som nogle Redere har erklæret for absolut urentable, atter og atter er blevet akcepteret af andre Redere, som endnu ikke har høstet den fornødne Erfaring. Jeg har hørt nogle forbavsende Tilfælde af denne Art, og naar man derefter har sagt til Befragterne, at de aldrig mere vilde opnaa saadanne Befragtninger, saa er der ganske frejdigt blevet svaret, at man snart skulde finde en anden Damper paa samme Betingelser, og til min Forundring og Beklagelse har disse Befragtere faaet Ret. Det er ikke min Hensigt ved denne Lejlighed at fremsætte Grundene til en saa unaturlig Situation, men jeg drister mig til at foreslaa, at naar et af vore Redermedlemmer har haft et utilfredsstillende Resultat af en eller anden Østersø- eller Hvidehavs-Rejse, skulde han opsætte en detaljeret og nøjagtig Beregning over Rejsen og sende vor Bestyrer samme til Offentliggørelse i Cirkulæret, selvfølgelig i saa diskret en Form som muligt, og uden at hverken Rederens, Damperens, Befragterens eller Modtagerens Navn bliver nævnet. Derefter kan andre Redere, hvis de ønsker det, gøre Anmærkninger til Beregningen og dens Resultat, og Resultatet af Rejsen for at udfinde, hvad der vilde have været en passende Fragt, og hvilke Betingelser der burde have været opnaaet for at gøre Rejsen profitabel. En saadan Udveksling af Erfaringer, vilde eventuelt kunne tjene til at forhindre de gentagne Befragtninger til urentable Rater og blive en meget stærk Løftestang for de med saa megen Længsel imødesete bedre Tider.

Dirigents Tale besvaredes med kraftige Hurraraab fra Forsamlingens Side. (Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Efter i længere Tid kun at have berettet om en ret mat Stemning i de hjemgaaende Markeder, er vore Meddelelser i Dag lidt mere opmuntrende, thi baade Sortehavet, Azow og Indien har bedret sig i Ugens Løb, og Raterne er i flere Tilfælde højere. Efter de sidste Beretninger fra England karakteriseres Tonen for de foranævnte Markeder som fast, og samtidig ligger Kulfragterne til Middelhavet uforandret godt til Trods for, at adskillige Damper søgte tilbage til Wales i Ballast. Til Østersøen har været mere Begær for prompte Baade, hvilket affødte en Stigning paa c. 3 à 4½ d. pr. Ton til

danske og tyske Havne. Det svageste Punkt er La Plata, som kun tager faa Damper, og Raterne fra denne Kant er frendeles meget lave. Den megen Tonnage, som har været sammenhobet i flere af Sortehavshavnene (Odessa, Nikolajeff etc.) begynder nu efterhaanden at fordeles, og fra Nikolajeff har der saaledes kunnet sluttet uden Tørn for prompt Lastning. Sidst betalte Rate fra denne Havn var 9/ Dødvægt til London eller Rotterdam, medens Novorossisk efter Skala betalte 8/6 Antwerpen eller Liverpool, og Kherson 8/7½ London eller Rotterdam, alt pr. prompt og fri Tørn. Sulina betalte 8/ L. H. A. R. for større 8/6 N. C. for mindre Baade, 6 d. mere Hamburg. Fra Azow betaltes 10/ »any«, 10/6 Hamburg pr. ultimo Marts/primo April. Hjemfragterne fra Middelhavet er gennemgaaende daarlige. Fra Nordamerika blev der ikke sluttet meget i den forløbne Uge. Blandt Befragtningerne nævner vi 11/ Kul Norfolk/Dakar (6,000 Tons Baade), 19/6 La Plata (6,800), 76/3 Tømmer Sapelo/Fleetwood, 75/ Golfen/Rotterdam, 90/ to Havne Vestitalien. De sidste Rater fra River Plate er uforandret lave. Fra Buenos Aires betaltes 9/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet og fra Bahia Blanca 10/ à 10/6, prompt, i alle Tilfælde 6 d. Reduktion for direkte Havn. Fra Østersøen er der ikke særlig mange Laster. Riga har sidst betalt c. 9¾ d. Rotterdam, 10¼ à 11 d. Antwerpen, medens der for Hør sluttet til Frcs. 19 Ghent, 20 Dunkerque. Fra Libau eller Windau kan faas c. 9 d. Rotterdam, 9½ London, 11¼ Dunkerque, 11½ Rouen. De tyske Havne har taget en Del mindre Baade, navnlig til Frankrig til Mk. 7 à 9 pr. Ton, og til Rotterdam betaltes Mk. 5. Kulfragterne til Østersøen ligger, som sagt bedre, og der betaltes fra Østkysten sidst 4/ à 4/3 Swinemünde (2,000—2,300), 4/3 à 4/6 Königsberg (2,100—2,600), 4/1½ à 4/3 Kiel (2,000), 4/1½ Aalborg (1,200), 4/3 Kjøbenhavn (1,500), 3/9 Lübeck (3,600). Ad Middelhavet til betaltes 6/6 Oran (1,800), 7/6 Monaco (1,700), 8/ Palermo (2,000), 7/4 Neapel (4,000 med 700 Tons daglig Losning), 8/ Aleksandria (5,200), alt fra Tynen, medens 9/ betaltes Methil/Venedig (2,800). Fra Cardiff betaltes Frcs. 8 Algier, Frcs. 9 à 9¼ Marseille, 7/9 à 8/ Genua, 7/9 Port Said, 12/3 Colombo, 7/7½ à 7/9 Las Palmas, 18/9 River Plate, 20/ Rosario.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Heimdal

afholdt den 14. ds. ordinær Generalforsamling paa Hotel Phoenix. Overretssagfører Børge Jacobsen valgtes til Dirigent.

Den korresponderende Reder, Martin Carl, aflagde ganske kort Beretning og Regnskab for det forløbne Aar, der ikke havde vist den Bedring i Skibsfartsforholdene, som man havde ventet, men man saa sig dog i Stand til at betale et Udbytte af 4 pCt. mod 3 pCt. i Fjor og at henlægge Kr. 15,000 mere hen til Reservefondet. Overskudet, inklusive Saldo fra 1909, udgjorde Kr. 242,920.69; deraf henlagdes til Reservefondet Kr. 110,000. Regnskabet balancerede med Kr. 4,235,106.15. Efter at samtlige Udgifter er afholdt, overføres Kr. 1,018.65 til 1911. Efter en kort Indvending mod Regnskabs Form, gaves enstemmig Decharge, ligesom man enstemmig vedtog det af Bestyrelsen foreslaede Udbytte.

Til Kommitteret genvalgtes Overretssagfører J. Werner, til Revisorer d'Hr. J. H. Fechtenburg og H. L. Hansen.

Sluttelig fremsatte en Aktionær, Vekseller Severin Jensen, Odense, en stor Mængde Forslag til Ændringer i Selskabets Love, skønt Forsamlingen ikke var kvalificeret beslutningsdygtig. Efter ganske korte Replikskifter mellem Forslagsstilleren, Overretssagfører Werner, Kaptajn Larsen, Justitsraad Møllmann o. fl., forkastedes de stillede Forslag med 811 Stemmer mod 12.

Dampskibsselskabet Norden

holdt den 17. ds. Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Grüner. Den korresponderende Reder, Direktør P. de Nully Brown aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

»Aaret 1910 har været noget bedre end det foregaaende, og som sædvanlig har det skuffende La Plata-Marked haft sin store Andel i, at Aarets Resultat ikke blev mere tilfredsstillende. En Mængde Tonnage maatte fra La Plata søge andre Steder hen i Ballast, hvorved naturligvis de forskellige Markeder blev influeret i uheldig Retning. Efteraars- og Vinterfragterne frembød lidt mere Liv, især i

Amerika, hvad der gavtede os ikke saa lidt og bidrog til, at vi har kunnet klare det forløbne Aar nogenlunde ordentligt, og at dette »at kunne klare sig« ikke har været saa helt ringe en Sag, viser jo de ikke faa Sammenbrud og Rekonstruktioner med Nedskrivninger af Aktiekapitalen, man baade herhjemme og i Udlandet har haft.

Selskabets Skibe har som sædvanligt for de størres Vedkommende været beskæftiget saa at sige over hele Kloden, de mindre paa Nord- og Østersøen, Hvide- og Middelhavet.

Baadene er forøvrigt i bedste Orden, men naturligvis koster Vedligeholdelsen mange Penge, som maa afholdes af det dertil indrettede Reserve- og Fornyelsesfond. At holde Materialet i sin Stand er imidlertid en absolut Nødvendighed. Det er da ogsaa en Tilfredsstillelse efter 40 Aars Forløb, — Selskabet blev netop stiftet den 11te Februar for 40 Aar siden — at se Aktierne noteres i en Kurs af op imod 90, til Trods for den Række af onde Aar for Skibsfarten vi har haft.

Med Hensyn til Udsigterne for 1911 maa jeg som altid udtale mig med Forbehold, men jeg tror uden at sige for meget, at det ser lysere ud, end det har gjort i længere Tid, og forhaabentlig vil de bedre Konjunkturer i Handelen, som siges at være i Anmarche, ogsaa give bedre Fragter; vi for vort Vedkommende har sluttet en Del til ganske gode Rater, ligesom vi ogsaa har en Del ældre Kontrakter, som paa Forhaand maa paaregnes at kunne give et ganske godt Resultat.

Efter denne Beretning fremlagde Direktør Brown Regnskabet, der, iberegnet Kr. 5,891, som overførtes i Fjor, udviste en Indtægt paa Kr. 389,045. Efter Fradrag af forskellige Udgifter, bl. a. Administrationsomkostninger, Renter m. m., blev der et Overskud paa Kr. 311,231, som foresloges fordelt saaledes, at der til Aktionærerne udbetaltes 4 pCt. eller Kr. 152,000, og til Reserve- og Fornyelsesfond henlagdes Kr. 150,000, medens Resten overførtes til næste Aar.

En Aktionær talte bl. a. for større Hønlæggelser samt rettede forskellige Forespørgsler, deriblandt, om det var med Bestyrelsens Sanktion, at Direktøren havde overtaget Ledelsen af Dampskibsselskabet Danmark. Efter at Formanden for Bestyrelsen, Overretssagfører Paludan, havde bekræftet, at Bestyrelsen havde givet sin Sanktion, besvarede Direktør Brown Forespørgslerne.

Der gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter Konsul Krebs genvalgtes til Medlem af Kontrolkomiteen.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Hjørring, 21. Marts. (Ritz. Bur.) Fiskerenke Signe Mikkelsen i Lonstrup har i Gaar faaet Meddelelse om, at hendes 27-aarige Søn, Sømand Jørgen Mikkelsen, der rejste med D. F. D. S.'s Dampner »Expres«, er druknet ved Dokkerne ved Grinsby.

Havarier og Forlis.

Brage, Dpsk. af Bodø, der, som meddelt, grundstødte ved Manø, er bragt flot af Svitzers og ind til Esbjerg.

Ulf, Galease af Skaerhamn, kom den 20. ds., paa Rejsen fra Frederikshavn i Ballast til Halmstad, paa Grund paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom flot uden Assistance, men grundstødte kort efter omtrent paa samme Sted og staaer endnu.

Nordsteru, Dpsk. af Stettin, kom den 19. ds. paa Rejsen fra Emden til Bandholm paa Grund ved Vejro. Flot ved egen Hjælp efter at have kastet c. 35 Tons af Lasten (Briketter) over Bord. Skibet er ankommet til Bandholm og er tæt.

Norden, 3/m. Skonnert af Marstal, er ankommet til Leith efter en haard Rejse fra Frederiksstad. Skibet har en Del ovenbords Skade.

Skjoldborg, Dpsk. af København, grundstødt paa Ljusthagen, er bragt flot af Svitzers og Ballens Bjergelav og er ankommet til Odense.

Skirner, Dpsk. af Korsør, tærnedes den 20. ds. ved Ankomsten til Korsør fra Kiel mod Stenkajen, en Del Plader blev stærkt beskadiget, saa Skibet maa gaa til Reparationshavn for Udbedring af Skaden.

Om Bord i Staal-Barkskibet »Ellen« af Vejle, paa Rejse fra Wales til Chile med Kul, er der i Følge Telegram til den korresponderende Reder, da Skibet befandt sig i Atlanterhavet ud for Portugal, sket en voldsom Eksplosion i Lasten. »Ellen« havde forladt Port Talbot den 7. ds. efter at have indlastet Kul i vaad Tilstand. Den 13. skete Eksplosionen. Skibet er i den Grad ødelagt, at det næppe vil kunne betale sig at reparere det. (»Ritz. Bur.«)

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 15. ds. løb en fore and aft Skonnert af Stabelen fra Ring Andersens Værft i Svendborg. Skonnerten maaler 70 Brutto Reg.-Tons og føres og ejes af Kapt. Jørgen Skov. Skibets Navn er »Urda«, og det var Værftets Bygge-Nr. 108. Af-løbuingen fandt Sted paa 44 Aars Dagen for Værftets Grundlæggelse. (Svendb. Amtst.)

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes den 17. ds. en Prøvetur i Sundet med Dampner »Mandeville«, Værftets Nybygning Nr. 279. Dampneren er bygget for Regning A. F. Klaveness & Co., Lysaker pr. Kristiania og er bestemt til Banan-Transport fra Vestindien. Hoveddimensionerne er: Længde 255 Fod, Brede 35 Fod 6 Tommer og Dybde 23 Fod 6 Tommer, og Hestekraften 1,800 i. H. K. Paa Prøveturen opnaaedes en Gennemsnitsfart med det ballastede Skib af 14½ Knob i 4 Timer. Farten var overordentlig vellykket i enhver Henseende og forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Fra Skibbygmester N. P. Petersens Værft paa Thuro blev den 17. ds. et nyt Skib sat i Vandet. Det fik Navnet »Anna«, maaler 212 Brutto Reg.-Tons, skal rigges som 3/m. Skonnert og føres af Skibsfører August Fisker, Thuro. Skibet bliver hjemmehørende paa Thuro, og den bestyrende Reder er Skibbygmester N. P. Petersen. (Svendb. Amtst.)

Den 21. ds. løb et paa Skibbygmester N. Hansens Værft Marstal bygget Skib af Stabelen. Skibet, der rigges som Skonnert, fik Navnet »R. Fabricius«. Ejer og Fører af Skibet, der maaler 74,95 Brutto Reg.-Tons og 59,84 Netto Reg.-Tons bliver Kapt. L. C. Hansen, Marstal. (»Æro Avis«.)

Den 23. ds. sattes en ny Skonnert i Vandet fra Anders Jensens Værft i Svendborg. Skibet fik Navnet »Britta« og maaler c. 80 Brutto Reg.-Tons.

Skibsfører Jøns Jensen, Svendborg, skal føre Skibet og Skibbygger Anders Jensen er dets Reder. (»Svendb. Amtst.«)

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, København, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 20./3. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 14./3. — Algarve, Borries, dokker. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 22./3. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 17./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 21./3. til Daridja. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 19./3. — Arno, Thomsen, afg. Dartmouth 20./3. til Genua. — Aurora, Fischer, afg. London 22./3. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 14./3. — Beira, Lunge, afg. Denia 21./3. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 15./3. — Chr. Broberg, Morteusen, ank. Catania 22./3. — Christian IX, Holm, ank. hertil 19./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. Ghent 19./3. — Douro, Jacobsen, ank. Riga 20./3. — Esbjerg, Struve, ank. Libau 23./3. — Florida, Andersen, dokker. — Frederik, Sørensen, dokker. — Garonne, Kromann, ank. Reval 20./3. — Georgius I, Sørensen, pass. Holtenau 23./3. for Libau. — Hel- lig Olay, Holst, ank. New York 21./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Göteborg 21./3. til Antwerpen. — Jolantha, Simon- sen, pass. Holtenau 21./3. for Riga. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 15./3. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 18./3. — Kiev, Jørgensen, pass. Ouessant 19./3. hertil. — Kursk, Gomme- sen, afg. Gibraltar 21./3. til Marseille. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 16./3. — Louise, Larsen, afg. Dunkerque 21./3. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11./3. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 19./3. for Havre. — Morsø, Nellenau, ank. Oporto 20./3. — Moskva, (Fortsættes Side 183.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angives Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

536. Fyr forandres. Kalundborg. Store-Bælt. Den 1ste April 1911 forandres den livide Lanterne paa Kalundborg Havns Ø-lige Molehoved til et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,3 m. Linseapparat. Brun Jernmast. 55° 40' 37" N. Br. 11° 05' 38" Ø. Lgd.

De to røde Lanterner, som holdt overet i S. t. V. og N. t. Ø. leder klar af Varpetønderne uden for Havnen, tændes kun naar Postskib ventes. Taagesignalet ved Havnen gives ligeledes kun naar Postskib ventes. (Kort Nr. 156, 162, 211, 220 og 227. Danske Lods, Side 327. Havne-Lods, Side 64. Fyr-Fort, Nr. 249 og 250).

537. Lægter sunket. Romsø S. Store-Bælt. Lægteren »Oberahnstein« er sunket c. 8 Sm S. t. Ø. fra Romsø i c. 3 Sm Afstand fra Fyen. Den formodes ikke at være farlig for Sejladen. Omrentlig Plads: 55° 23' N. Br. 10° 52' Ø. Lgd.

538. Lodsfortøj atter udlagt. Nyord. Bøgestrom. Smaalands-Farvandet. Lodsfortøjet ved Nyord er atter udlagt. 55° 06' (17") N. Br. 12° 13' (10") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 191. Kjøbenhavn 1911).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

539. Semærker til Opmaaling- Sverig. I 1911 foretages Opmaalingen ved den svenske Kyst paa følgende Steder:

I Stockholm Skærgaard, i Nærheden af »Svenska Björns« Fyrskib, i ydre Del af Furusundsleden, i Farvandet Landsort-Dalarö og i Farvandet Sandhamn—Kanholmsfjärden.

I Öregrund Skærgaard, omkring Örskaar.
I Västerbottens Län, mellem Kägefjärden og Skellefteå, mellem Burå og Björkölnb samt omkring Holmöarna.

I Södermanlands Län, ved Oxelösund.

I Kristianstads Län, mellem Sölvesborg og Åhus.

I Malmöhus Län, ved Landskrona, ved Malmö og i Flinterunden.

I den Anledning opføres større og mindre Semærker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker, der altid er forsynet med et eller flere Flag, kan udlægges.

540. Lystønde forandret. Prästör. Kalmarsund. Prästör Lystønde paa V.-Siden af Kalmarsunds Djuprånna, viser nu grønt Et-Lyn hver 2 Sek. 56° 39' 26" N. Br. 16° 22' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 244. Kjøbenhavn 1911).

541. Fyrs Brændetid forandret. Mönsteråsleden. Kalmarsund. Karlshamnsgundet, Eckelöskär, SV. Parrieksgundet, Eckholmgrundet, Torsken, Skeppar Ollesgrund samt Mönsterås ydre og indre Fyr brænder for Fremtiden fra 6te Juli til 6te Juni. Mönsterås ydre Fyr: 57° 02' 38" N. Br. 16° 27' 00" Ø. Lgd.

542. Lystønde midlertidig ombyttet. Stålbådan. Sandhamn. Stockholm Skærgaard. Stålbådan Lystønde er midlertidig ombyttet med en Væger. 59° 14' N. Br. 19° 00' Ø. Lgd.

543. »Libau« Fyrskib atter udlagt. Østersøen. Rusland. »Libau« Fyrskib er atter paa Station. 56° 32' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 489. Kjøbenhavn 1911).

544. Sommerafmærkning. Tyskland. I Tyskland er Udlægningen af Sommerafmærkningen paabegyndt.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

570. Fyrs Synsvidde. Saint Pierre. Baie de Saint Pierre. Ile de la Réunion. Saint Pierre Fyrs Synsvidde er kun 4 Sm. 21° 19' 47" S. Br. 55° 28' 58" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

571. Mindre Dybde. Reede Semarang. Java N.-Kyst. Paa Semarang Red er fundet S. m Vand S. 62° V. fra Lystønden og N. 32° V. fra Semarang Fyr. Semarang Fyr: 6° 57' S. Br. 110° 25' Ø. Lgd.

572. Fyr flyttet og forandret. Semafor flyttet. Cap Saint Jacques. Fransk Indo-Chine. Fyret paa S.-Spidsen af Cap Saint Jacques er nu flyttet til Top A. Det er et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek.

Semafor-Stationen er flyttet til Top A. 10° 20' 06" N. Br. 107° 04' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2401. Kjøbenhavn 1910.)

573. Rev fundet. Nanao Wan. Houshu NV.-Kyst. Japan. Et Rev med 5 à 7 m i 11 m Vand er fundet 14 1/2 Kbl S. 71 1/2° Ø. fra S.-Enden af Susonobyobu. Revet er c. 1/2 Kbl langt og bredt. 37° 05' 08" N. Br. 136° 58' 10" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

574. Karantænebestemmelser. Malta. — Athen er erklæret smittet af Meningitis cerebro-spinalis. Sverig. — Byen Odessa er erklæret pestsmittet. Madeira er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

R 3278 England, Februar 1911.

R 2754 Channel Islands. — St. Helier harbour.

R 2838 United States. Atlantic Coast. — Long Island sound, eastern part.

R 3480 Red Sea. — Strait of Jubal.

R 104 China. — Shantung promontory to Nagasaki.

N 2592 Korea. — Korean archipelago, southern portion.

N North America. — Newfoundland, East Coast: Bay of Exploits, Northeastern Part.

N The Circulation in the North and South Atlantic Oceans.

T Aanvullingsblad Nr. 2 op den Zeemaansgids voor den Oost-Indischen Archipel, Deel I.

1904. Marts 1911. Pris f. 0,20.

Sverig:

N »Svensk Lots«, Del II, Östersjön, svenska kusten. 1911. Pris 2 Kr.

545. Taagesignal forandres. *Greifswalder Oie.* Den 7de April 1911 forandres Taagesignalet fra *Greifswalder Oie* til: Ek-Skud hver 5 Min.
I Løbet af Sommeren 1911 vil Taagesignalet med Skud blive forandret til Taagesignal med Sirene. 540 15' 02" N. Br. 130 55' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

546. Fyr- og Lodsskibet »Eidergalliot« atter udlagt. Tyskland. Fyr- og Lodsskibet »Eidergalliot« er atter udlagt. 540 13' 3" N. Br. 80 37' 0" Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 330. Kjøbenhavn 1911).

547. Sprengningsveselser. Varelertief. Jade. I Varelertief vil der blive afholdt Sprengningsveselser i e. 25 Døgn, saavel om Dagen som om Natten, i Tiden fra 27de Marts til 10de August 1911. Øvelsesfeltet begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tønde 23. i Ø. af 6 Meter Kurven, i S. af en Linie i Ø. fra Tønde Varel D og i V. af en Linie i N. fra samme Tønde. Det er forhindret at ankere paa Øvelsesfeltet i ovennævnte Tidrum, og under Øvelsene er Fellet spærret for Sejlskuds. Politifartøjerne fører rødt Flag eller rød Lanterne paa Toppen. Tønde Varel B: 530 29' 2" N. Br. 80 11' 2" Ø. Lgd.

548. Stage udlagt. *Robbenplaat, Gaatie, Zuidzee, Holland.* I Indløbet til Wighouts-gaule er i 0,5 m Vand ndlagt en rød Stage med Kors. 520 55' 48" N. Br. 50 03' 08" Ø. Lgd.
549. Vrag borttaget. *Hindeloopen S. Zuidzee.* Vraget af Tjalken S. for Hindeloopen er borttaget. 520 55' 42" N. Br. 40 23' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 441. Kjøbenhavn 1911).

550. Vragfyrskib ombyttet med Vragfyrstønde. *Vlissingen, Scheide.* Vragfyrskibet, der var udlagt ved Vraget af Damptønen »Baltique«, 510 25' 30" N. Br. 30 36' 22" Ø. Lgd., er ombyttet med en grøn Vragfyrstønde, der viser grønt Lys med En-Formklæber hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Over Vraget er der nu 8 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 157. Kjøbenhavn 1911.)

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

551. Vrag afmærket. *La Dives Munding NV, Baie de Seine, Frankrig.* Ved Vraget af Fiskefartøjet »Notre-Dame-de-Lourdes« er ndlagt en grøn Tønde. Vraget ligger paa 490 19' 03" N. Br. 00 07' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 450. Kjøbenhavn 1911.)

552. Fyr forandret. *Grookhaven, Irland SV-Kyst.* Grookhaven lvide og røde, faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 7,5 Sek. Fyret viser hvidt Lys ud over Bugten N. for S. 790 Ø. rødt Lys fra S. 790 Ø. til S. 120 Ø. og hvidt Lys derfra gennem S. til Landet paa N.-Siden af Havnen. Der er ingen Vagt ved Fyret. 510 28' 2" N. Br. 50 42' 2" Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

553. Fyr tændt. *Undarra, Spanien N-Kyst.* Paa Yderenden af Bølgebryderen, Punta Barraconotarra, ved Undarra er tændt et hvidt, fast Fyr over et grønt, fast Fyr. Afstanden mellem Fyrene er 1,0 m. Flammens Højde for det hvide Fyr: 17 m. Synsvide for det hvide Fyr: 11 Sm, for det grønne Fyr: 0,5 Sm. Paa Yderenden af den lige over for liggende Bølgebryder er tændt et rødt, fast Lys. Synsvide: 2 Sm. Punta Barraconotarra: 430 19' 30" N. Br. 90 26' 04" V. Lgd.

554. Fyr tændes. *Port de Saffi, Marokko, Afrika.* Omtrent den 1ste April 1911 tændes paa Yderenden af Broen ved Saffi et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 2 Sm. 320 17' 55" N. Br. 90 14' 35" V. Lgd.

555. Skær rapporteret. *Milkbosch Point NV, Cape of Good Hope.* Omtrent 9 1/4 Sm N. 540 V. fra V.-Enden af Milkbosch Point er rapporteret et blidt Skær. Dybde ukendt. Omtrentlig Plads: 290 43' S. Br. 160 56' Ø. Lgd. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

556. Tønde flyttet. *Northern Triangel, Two Bush Channel, West Pembosc Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.* I Two Bush Channel er Northern Triangel Stumpstønde Nr. 1 flyttet e. 1/2 Sm N. i for at afmærke den nyvige funde 4,2 m Grund paa 430 57' 01" N. Br. 690 02' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1838. Kjøbenhavn 1910.)

557. Vragstønde inddraget. *Nantucket Sound, Massachusetts.* Da Dybden over Vraget

af Skonerteren »Belle Halliday«, der ligger e. 1 Sm V. fra »Pollock Rip« Fyrskib, nu er 6,2 m, er Lystønden og dens Spiritærketønde NØ. for Vraget inddraget. »Pollock Rip« Fyrskib: 410 32' 05" N. Br. 690 54' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 114. Kjøbenhavn 1911.)

558. Taagesignal forandret. *Stratford Point Fyr, Connecticut, Long Island Sound.* I Stedet for med Klokke gives Taagesignalet fra Stratford Point Fyr nu med Sirene, der giver Tre-Stød hver 50 Sek., Stød 2 Sek., Pause 7 Sek., Stød 2 Sek., Pause 7 Sek., Stød 2 Sek., Pause 30 Sek. 410 09' 07" N. Br. 730 06' 13" V. Lgd.

559. Vrag afmærket. *Hudson River, New York.* Lægtøren »Barrow« er sunket i 8 s m Vand i Hudson River. S. 59 1/2 V. fra Tubby Hook og N. 7 1/2 Ø. fra Jeffreys Hook Fyr. Over Vraget er der 3,0 m Vand. Test SSV. for Vraget er udlagt en vandret stribet Spiritønde. Hook Fyr: 400 51' 00" N. Br. 730 56' 50" V. Lgd.

560. Fyr tændt. *Oplysning om Tønde, Appomattox River, James River, Virginia.* Paa Appomattox River Fyrhaake er tændt et hvidt, fast Fyr. 370 19' 20" N. Br. 770 16' 43" V. Lgd. Appomattox River Tønde Nr. 1 er ikke inddraget, men derimod er den vandret stribe Spiritønde, som ligger paa N.-Siden af Løbet i Mundingen af Appomattox River, inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 519. Kjøbenhavn 1911.)

561. Tønde ombyttet med Klokketønde. *Pagan Creek, James River, Virginia.* Pagan Creek Entrance Stumpstønde er ombyttet med Pagan Creek sorte Klokketønde 3 P C. 370 00' 47" N. Br. 760 31' 45" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

562. Mindre Dybde. *Schottaget, Curacao.* I Schottaget er kun 7,2 m Vand. Denne Dybde er fundet S. 490 V. fra Kirudmagasinets Flagstang og N. 250 V. fra Vraget V. for Fort Nassau. Fort Nassau: 120 07' N. Br. 690 55' 2" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

563. Baake genopført. *Lilecura Rook, Quicavi Channel, Gulf of Ancud, Chile.* Paa Lilecura Rook er opført en trebenet Baake med sort, cylindrisk Topbetegnelse. 420 15' 2" S. Br. 730 18' 2" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2232. Kjøbenhavn 1909.)

564. Fyr tændt. *Iquique Harbour.* Paa Klippen paa Ø.-Siden af Boat Passage, 3 Kbl N 890 Ø. fra Iquique Island Fyr, er tændt et Blinkfyr, der viser Blink hver 3 Sek. 200 12' 2" S. Br. 700 10' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

565. Tønder udlagt. *Valencia, Spanien.* For at afmærke Arbejderne ved Forlængelsen af den under Bygning værende S.-lige Bølgebryder ved Valencia Havn, er der udlagt 3 sorte Tønder, 300 m fra hinanden, mellem den sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ved Yderenden af Arbejderne og den allerede opførte Del af Bølgebryderen. Valencia: 390 27' 2" N. Br. 00 19' 2" V. Lgd.

566. Semator-Station lukket. *Gano Bellavista, Sardinia Ø-Kyst.* Den 1ste April 1911 lukkes Semator-Stationen ved Capo Bellavista. 390 55' 43" N. Br. 90 42' 53" Ø. Lgd.

567. Vrag. *Salonki Harbour, Tyrkiet.* I Salonki Havn, 1.0 Kbl S. 580 Ø. fra Fyrbaaken paa NV.-Enden af Bølgebryderen, ligger Vraget af en e. 80 m lang Damper med Master og Skorsten over Vandet. Om Natten afmærkes hver Ende af Skibet, der står nær N. 120 Ø. med et hvidt Lys. Skønt Vraget hindrer Besslingen betydeligt, vil det næppe blive fjernet foreløbig. Bølgebryderen: 400 37' 2" N. Br. 220 57' 2" Ø. Lgd.

568. Vrag. *Saida Apracht, Syrien.* Omtrent 1/2 Kbl S. 790 Ø. fra N.-Enden af Jezireh ligger Vraget af Damptønen »Martha«. Der er intet synligt af Vraget. Jezireh: 390 34' 2" N. Br. 350 21' 2" Ø. Lgd.

569. Tønde udlægges. *Tanger, Marokko.* Om kort Tid udlægges en rød Spiritønde med Kægle ved 10 m Grønson, e. 750 m NØ. fra Yderenden af Mølen ved Tanger Havn. 350 47' 34" N. Br. 50 47' 53" V. Lgd.

Jon Jonsen, ank. Reval 22./3. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Onessant 19./3. for Tunis. — Nordjylland, Søberg, afg. Aarhus 22./3. til Königsberg. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. herfra 21./3. til Riga. — Omsk, Tønnesen, ank. Hull 22./3. — Oscar II, Hempel, afg. New York 16./3. til Kristianssand. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 22./3. — Perm. Gotthardt, ank. London 20./3. — Pregel, Ivorsen, ank. hertil 20./3. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 16./3. — Texas, Clauson Kaas, afg. Newcastle 22./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, ank. Trondhjem 22./3. — Tiber, Bech, afg. Algier 17./3. hertil. — Tyr, Thaning, ank. Windau 23./3. — United States, Gøtsche, afg. herfra 23./3. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. Stettin 23./3. — Hans Gnde, ank. hertil 22./3. — Lena, afg. Liverpool 20./3. til Frederikshavn. — Vadsø, afg. herfra 18./3. til Manchester.

Dania. Ely, Meinert, afg. Rufisque 12./3. til Bordeaux. — Nelly, Clausen, ank. Catania 21./3. — Fanny, Eriksen, ank. Swansea 20./3. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 16./3. for London. — Alexy, Lorentzen, ank. Licata 17./3. — Dagny, Sørensen, afg. Malaga 21./3. til Huelva. — Mary, Bang, ank. Fredericia 21./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 18./3. — Martha, Christensen, afg. Sfax 15./3. — Elna, Rathje, afg. Almerica 22./3. — Therese, Pedersen, ank. Oran 20./3. — Simone, Therkildsen, afg. Swansea 17./3. — Jeanne, Olsen, afg. Bougie 12./3. — Vera, Larsen, afg. Kirckaldy 22./3. — Daisy, Lagesen, ank. Burntisland 21./3. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 10./3. — Kamma, Löffler, afg. Catania 15./3.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Aarhus 20./3. — Amalienborg ank. Ronen 17./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg afg. Huelva 16./3. — Børglum pass. Galata 18./3. — Chassie Mærsk afg. Tyne 10./3. — Dausborg ank. Sfax 20./3. — Elsborg ank. Stettin 14./3. — Esrom ank. Hamburg 13./3. — Flynderborg ank. Windau 18./3. — Fredensborg afg. Methil 17./3. — Frederiksborg afg. Huelva 14./3. — Fyen afg. Cardiff 18./3. — Guldborg afg. Cagliari 16./3. — Gurte ank. Helsingør 6./3. — Hammershus afg. Baltimore 12./3. — Harrildsborg pass. Dover 19./3. — Hundborg afg. Nykjøbing 19./3. — Høneborg ank. Huelva 6./3. — Jelling afg. Norfolk 28./2. — Jømsborg afg. Huelva 20./3. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg afg. Huelva 14./3. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 19./3. — Kalo ank. Garston 16./3. — Klampenborg ank. Riga 20./3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10./3. — Lejre ank. Kjøbenhavn 17./3. — Lilleborg ank. Stettin 19./3. — Marselisborg afg. Bona 13./3. — Visborg afg. Liban 18./3. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 19./3. — Peter Mærsk ank. Huelva 13./3. — Randelsborg ank. Cardiff 11./3. — Rosenborg ank. Dunquerque 19./3. — Silkeborg ank. Ronen 18./3. — Skakkeborg afg. Swansea 18./3. — Skanderborg afg. Livorno 15./3. — Skjoldborg afg. Methil 15./3. — Skodsborg ank. Las Palmas 14./3. — Spigerborg ank. Cete 16./3. — Stegelborg afg. Marseilles 16./3. — Stjerneborg afg. Liban 14./3. — Søborg ank. Tyne 16./3. — Taarnborg ank. Ghent 14./3. — Tørborg ank. Sunderland 18./3. — Ulfborg afg. Genua 20./3. — Uranienborg afg. Huelva 18./3. — Vordingborg ank. Bougie 19./3. — Ørkild ank. Ankona 12./3.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, afg. Ardrossan 18./3. til Reykjavik. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Nykjøbing F. 19./3. — Fylla, Christensen, pass. Gibraltar 20./3. for Island. — Nerma, Mikkelsen, afg. Trouville 20./3. til London. — Cito, Jøpse, afg. Hamburg 21./3. til Bayonne. — Nautik, Brinck, afg. Fowey 20./3. til Genua. — Laura, Pedersen, afg. Granton 20./3. til Esbjerg. — Inger, Schiff, afg. Cartagena 21./3. til Burriana. — Alfa, Lauritsen, pass. Hanstholm 21./3. for Randers.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rotterdam 21./3. — Helene, Sørensen, afg. Reval 18./3. — Sjølland, Svarrer, afg. Roness 21./3. — Agnete, Farnp, ank. Helsingør 18./3. — Hermia, Hansen, afg. Reval 17./3. — Alice, Jørgensen, afg. Blyth 21./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Seaham 20./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 17./3. — Valborg, Hansen, afg. Methil 16./3. — Gunhild, Hansen, afg. Mahne 22./3.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Frederikshavn 22./3. til Blyth. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Danzig 20./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Königsberg 20./3. — Gulfaxe, Petersen, afg. Antwerpen 22./3. til Rotterdam. — Rodfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 21./3. til Aarhus.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Bona 19./3. til Hamburg. — London, Bom, afg. Antwerpen 16./3. til Porto Vecchio. — Paris, Tholander, afg. Windau 17./3. til London. — Bryssel, Kaas, afg. Port Talbot 16./3. til Rufisque.

Merkur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 12./3. — Wien, Boeck Hansen, ank. Dakar 19./3. — Roma, v. Thun, afg. Catania 21./3. til Messina.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Assens 20./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Newcastle 11./3. til Pozzuoli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 19./3. til Kiel. — Russ, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hounaine 19./3. til Rot-

terdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Antwerpen 18./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 13./3. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. til Glückstadt. Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Santa Elena 11./3. — Newa, Dahl, pass. Las Palmas 17./3. for Libau.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Galle 19./3. til Penang. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Gibraltar 21./3. — Bandon, Thomsen, afg. Bangkok 21./3. til Singapore. — Samui, Licht, pass. Perim 19./3. — Pagan, Gabe, afg. Antwerpen 22./3. til Genua. — Cathay, Kruuse, afg. Hongkong 22./3. til Shanghai. — Siam, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Arabien, Cortsen, ank. Antwerpen 17./3. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Yokohama 21./3. — Indien, Jensen, pass. Port Said 21./3.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Paramaribo 11./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 11./3. til St. Thomas.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Newport 10./3. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Dunston 21./3. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 16./3.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Windau 17./3. — England, Andersen, ank. Blyth 20./3. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 20./3. — Rusland, Bennetzen, ank. Windau 20./3.

Europa. Europa, Hansen, ank. Cardiff 17./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Newcastle 12./3. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 22./3. — Vera, Thing, afg. Windau 22./3.

Æra. Energi, Jensen, ank. Methil 18./3. — Erindring, Nielsen, ank. Hull 19./3.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Copley, Hansen, ank. Falmouth 14./3.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. Liverpool 18./3. til Gibraltar.

Svendborg. Lindhardt, Madsen, ank. Drøbak 15./3. — Urda, Hansen, ank. Dysart 16./3. — Valborg, Rasmussen, ank. Blyth 16./3. — Maagen, Jensen, ank. Nyborg 16./3. — Lauritz, Dam, ank. Brest 17./3. — Jens, Jørgensen, ank. Brügge 16./3. — Capella, Hansen, ank. London 17./3. — Kamma, Fisker, ank. Kjøbenhavns Red 17./3. — Solon, Rask, ank. Brest 18./3. — Newsky, Nielsen, ank. Frederiksstad 18./3. — Laura, Knudsen, ank. Burntisland 18./3. — Ignatz Breum, Lund, ank. Bridgeness 18./3. — Urania, Robach, ank. Britlingsø 20./3. — Pampa, Jensen, ank. Stettin 19./3. — Flora, Sørensen, ank. Duarnenez 20./3. — Belona, Nielsen, ank. Rochester 18./3. — Libra, Hansen, ank. Dunquerque 18./3. — Pallesen, Hansen, ank. Bridgeness 20./3. — Kirstine Jensen, Raahage, ank. Kings Lynn 20./3. — London, Andersen, ank. Treport 20./3. — Emanuel, Bentzen, ank. Norderney 19./3. — Ellen, Andersen, ank. Norderney 19./3. — Kaspar, Hansen, ank. Havre 18./3. — Severine, Jensen, ank. Nakskov 18./3. — Alfred, Petersen, ank. Great Yarmouth 18./3. — Haabet, Andreasen, ank. Swansea 18./3. — Iris, Hansen, ank. Treport 18./3. — Grethe, Hansen, ank. Rochester 19./3. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Treport 20./3. — Galathea, Jensen, ank. Aberdeen 20./3. — Martin Nissen, Petersen, ank. Clement 20./3. — Primula, Carlsen, ank. Dysart 21./3. — Cimbria, Marcussen, ank. Drøbak 20./3. — Clytia, Nielsen, ank. Kristianssand 22./3. — Yrsa, Sørensen, ank. Waterford 21./3. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Drøbak 20./3. — Norden, Andreasen, ank. Waterford 22./3.

Æra. Niels, Christensen, ank. Norderney 18./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Fowey 18./3. — Svip, Jensen, ank. Masnedsund 18./3. — Astræa, Svane, ank. Hull 18./3. — Kathinka, Olsen, ank. Libau 20./3. — Merkur, Christensen, ank. Cherbourg 18./3. — Claudia, Aaberg, afg. Liverpool 19./3. til Point a Pitre (Gonadeloup). — Vera, Thjellese, afg. Melilla 19./3. til Cadiz. — Hebe, Clausen, er afg. St. Ybes til Varberg. — Karen, Albertsen, ank. Wismar 19./3. — Immanuel, Bagger, ank. Grangemouth 20./3. — Venus, Jensen, ank. Warnemünde 19./3. — Marie, Jørgensen, ank. Tvedestrand 18./3. — Skirner, Rasmussen, ank. Guernsey 20./3. — Ami, Christensen, ank. Aarhus 21./3. — Gloria, Fabricius, ank. Methil 21./3. — Johanne, Hansen, ank. London 20./3. — Johanne, Stegmann afg. Marstal 21./3. til Hammerhavn. — Danmark, Nielsen, ank. Grangemouth 21./3. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 22./3. — Salvador, Sand, ank. Fecamp 21./3. — Skandia, Fabricius, ank. Bor-knum 21./3. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Frederiksstad 21./3. — Hekla, Hermansen, ank. Seaham 21./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Marts 1911. — The Baltic and White Sea Conference. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Eldste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

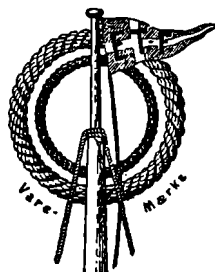
Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonlina.



Esbjerg

Tovværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.

Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 28. Marts 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

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

Villa ved Svendborg,

passende for en Skibsfører, er paa Grund af Dødsfald billig til Salg. Byggesum 16 000 Kr. Bladet anviser.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrucaksler leveres fuldt færdige.
Snedearbejde af enhver Art udføres.

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16 Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.



Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen. Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Udbytte for Aaret 1910 udbetales fra idag med Kr. 40 pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Peder Skramsgade 23, fra 10—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.

København, den 21. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 29. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Kontrollkomité.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 29. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 29. Marts d. A. Kl. 12 i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 21. Marts Kl. 12—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 20. Marts 1911.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Viking“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 31. Marts 1911 Kl. 3 $\frac{1}{2}$ paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1910.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig imellem Kl. 11—1, indtil den 29. Marts inkl., imod Opgave af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 23. Marts 1911.

P. B. V.

A. O. Andersen & Co.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 11. April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Skib til Salg.

G1. „Nicoline“, 31,19 Netto, lastende ca. 75 Tons dw., ca. 4000 Kbfd. Trælast, i enhver Henseende i udmærket Stand, er billig til Salg ved Henvendelse til

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørenes Kontor.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter. Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Kunsthvæverier Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverier af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer tæres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 610.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1911.

Afskibning paa Taganrogs Red. Ministeriet for Handel og Søfart har under 23. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende:

»Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at den kgl. danske Konsul i Rostoff paa dertil givne Foranledning har rettet Forespørgsel til Børskomitéen sammesteds om, hvad der er Usance angaaende Levering og Leveringstermin med Hensyn til Afskibning paa Taganrogs Red. Bemeldte Konsul har derefter fra nævnte Børskomité modtaget følgende officielle Svar:

»I Henhold til Deres Skrivelse af 28. ds. har Rostoff Børskomité den Ære at meddele det kongelige danske Konsulat, at Befragteren (Sælgeren) i Medfør af den Usance, der finder Sted paa Taganrogs Red, har Ret til af Dampskibets Kaptajn at forlange Konnossementet udleveret fra den Dag at regne, da Lægteren kommer paa Damperens Side.«

Konsulen har derhos tilføjet, at det, som ovenstaaende Udtalelse ogsaa udviser, er utvivlsomt, at Korn betragtes som leveret rettidig, naar Lægteren til den fastsatte Tid har været ved Skibets Side, men at det meget ofte hænder, at Søgangen forhindrer Omladningen, undertiden endog i en hel Uge til Tab for Køberen, og bemærker derhos, at denne Sædvane og Rostoff-Børskomitéens Standpunkt er kendt og akcepteret af Købere i de fleste udenlandske Havne.«

Ekspllosionen paa Damperen Knuthenborg. Frederikshavn, 26. Marts. (Ritz. Bur.). Anden Maskinmester, F. Andersen. Kjøbenhavn, som blev skoldet ved Ekspllosionen om Bord paa D. F. D. S.s Damper »Knuthenborg«, er afgaaet ved Døden paa Sygehuset her. Afdøde, der blev 28 Aar gammel, var ugift.

The Baltic and White Sea Conference.

(Sluttet.)

I Følge »Shipp. Gaz.« behandlede Konferencen paa sine Møder den 10. og 11. Marts d. A. bl. a. følgende Sager:

Hr. S. Sass (Kjøbenhavn) indledede Forhandlingen om »spekulerende Mæglere« og ytrede, at disses Færd stedse havde været et af de Punkter, som Bestyrelsen havde holdt et vaagent Øje med. Det havde været denne, lige saa vel som alle Medlemmerne klart, at der maatte gøres et alvorligt Forsøg paa at komme denne Rederibedriftens Kræftskade til Livs. Der var blevet holdt mange Taler af Foreningens Medlemmer og skrevet Hundreder af Sider om dette Emne, men tilsyneladende uden videre praktiske Resultater. Det maa imidlertid indrømmes, at de elendige Fragter, som har hersket i al den Tid, Konferencen har bestaaet, har bidraget til en Forøgelse af disse Spekulanters Antal og Operationer. Efter mange Overvejelser havde Konferencen optaget Mæglere som Medlemmer, naar de ved skriftlig Forpligtigelse bandt sig til ikke at tage Træ- eller Stykgodsladninger paa Spekulation, da man mente herved at hæmme de spekulerende Mægleres Virksomhed. Nu lød der imidlertid Klager over, at Konferencens Redere ikke bortfragtede deres Baade gennem Mæglermedlemmer, men beskæftigede ethvert nyt Firma, som dukkede op. Fragtspekulation maatte efter Talerens Mening anses som en lovlig Forretning, men det kunde ikke tillades den at skjule sig under Navnet Skibsmægler. Taleren opfordrede Medlemmerne til at forelægge Kontoret i Kjøbenhavn ethvert mistænkeligt Tilfælde, som kom til deres Kundskab, for at det kunde blive omhyggeligt undersøgt, og til gennem

deres Foreninger at søge Rettens Hjælp, naar de havde Beviser for, at en Mægler, der gav sig ud for at optræde som Mægler og modtog Mæglergebyr, i Virkeligheden spekulerede.

Som bekendt havde der i de senere Aar været en voksende Tilbøjelighed til ikke at sætte Befragterens Navn i Certepartiet, men skjule det under Titlen »Agent for Befragteren«. Dette var meningsløst. Befragteren ønskede at kende den Reders Navn, hvis Skib han fragtede, hvorfor skulde Rederen da ikke have Ret til at vide, hvem der var den egentlige Befragter? Var det ikke paa Tide, at Konferencen tog dette Spørgsmaal op? Burde Konferencen ikke ogsaa udstrække den skriftlige Forpligtigelse, som er indgaaet af Mæglermedlemmerne til ogsaa at omfatte Kornladninger fra Østersøen og maaske tillige Sukker? Det forekom Taleren meningsløst at forlange, at et Mæglermedlem i Rusland skulde forpligte sig til ikke at tage Træ- eller Stykgodsladninger paa Spekulation, og dog tillade ham at tage lige saa mange Qr. Havre paa Spekulation, som han maatte ønske. Hvis Rederne vilde optræde i Enighed, vilde denne Plage med spekulerende Mæglere snart ophøre. Alt tydede paa, at Østersø-Rederne kunde imødesee en god Sæson. De burde derfor benytte sig af Lejligheden og ikke bortfragte deres Skibe til lave Rater, hvilke Fragtmeddelelser de saa end modtog fra spekulerende Mæglere.

Hr. Meier (Kristiania) bemærkede, at dersom Rederne ikke vilde høre op med at gøre Forretninger med de spekulerende Mæglere, saa vilde det overgaa al menneskelig Forstand at anvise en Maade til at blive af med dem paa. Der var kommet noget tragisk over hele dette Spørgsmaal, men da man ikke kunde gentage denne Tragedie hvert Aar med Konferencens Medlemmer som Aktører og hele Søfartsverdenen og en Del af den udenfor staaende Verden som Tilskuere, saa haabede Taleren, at Konferencens Redere nu vilde holde op med deres moralske Klager og gaa over til Handling. (Hurraraab.)

Dirigenten (Salvesen): Maa jeg forstaa dette som at alle er enige med Hr. Sass, og at der skal ydes Konferencens Mæglere al den Støtte, vi formaar. (Stor Tilslutning.)

Herefter forelagdes en ny Skala for Beregningen af Medlemsbidragene, foreslaaet af Konferencens Præsidents, Hr. Lars Krogius. Det overdroges Forretningsudvalget at ordne denne Sag.

Hr. William Hansen (Bergen) stillede Forslag om, at Baltcon Certepartiet efter Udkastet af 1907 skulde antages af Konferencen og derefter tilstilles The Documentary Committee i London, og at der, hvis denne antog Certepartiet, skulde aabnes Underhandlinger med de Interesserede i Wales for at opnaa dets almindelige Anerkendelse.

Efter at flere Talere havde ytret sig om denne Sag, udtalte

Mr. Scott (Liverpool), at der efter hans Mening ikke vilde være nogen Vanskelighed ved at give »The Documentary Committee« den nødvendige Sikkerhed for, at Certepartiet kunde gennemføres, hvis Konferencen kun vilde træffe Afgørelse med Hensyn til Tidscertepartierne. Her vedtog man Resolutioner, men saa snart man var gaaet hver til sit, stod man desværre overfor Befragterne. Ingen af Parterne vilde gaa ind paa den andens Certepartiform. Hvad gjorde saa Befragteren? Han tog simpelthen en af Konferencens Baade paa et Tidscerteparti paa de almindelige Betingelser og under Minimums Fragtraten. Efter Talerens Mening kunde man let genoptage og gennemføre Minimumsrateerne, hvis det blev fastslaaet, at alle Konferencens Dampere ogsaa paa Tidscertepartier skulde underkaste sig Konferencens Love og Regler.

Mr. A. H. Coker (Liverpool) ønskede, at Baltcon Certepartiet skulde udstrækkes til Mersey og andre af Vest Englands Havne.

Da Forslagsstilleren ikke havde noget at indvende imod at medtage hele Englands Vestkyst, blev Forslaget vedtaget med denne Ændring. Det oplystes, at der havde været ført Underhandlinger med Bestyrerne for det tyske Kul-Syndikat om Indførelse af Baltcon Certepartiet ogsaa for Rotterdam og de tyske Weser-Havne, men man havde dér mødt Modstand mod Indførelsen af dette Certeparti.

Mr. Souter (Sunderland) foreslog, at alle Redere, naar det drejede sig om Kulfragter fra Kontinentet, skulde forlange en højere Fragt, naar de ikke kunde opnaa Baltcon Certepartiet, saa de kontinentale Befragtere kunde gøre den Erfaring, at det vilde være i deres egen Interesse, at antage Konferencens Certeparti.

Det besluttedes fremdeles at virke for Sagens Gennemførelse.

Hr. Myhre (Konferencens Bestyrer) gav derefter Meddelelse om Stuverforholdene i Sverig, Finland og de russiske Østersøhavne. I Sverig var Forholdene nu ordnet paa en tilfredsstillende Maade, takket være den svenske Rederiforenings Bestræbelser, men det var nødvendigt, at alle Konferencens Medlemmer støttede den organiserede Stuver-Forening; der var nemlig desværre ogsaa Redere, som benyttede andre Stuvare. I Finland var Forholdene ikke saa heldige, da der ingen Rederforening var, som kunde støtte Stuverne, hvorfor disse var meget afhængige af Støtte fra de udenlandske Redere. Værst var Forholdene dog i de russiske Østersøhavne, hvor Mæglerne endogsaa beregnede sig visse Procenter af Stuvernes Regninger.

Det overdroges Forretningsudvalget at rette Bestræbelser paa at opnaa Antagelse af egne Stuvare for Konferencen i alle russiske Østersøhavne og at udpege én eller to Mæglere for Konferencen i hver af de Havne, hvor det viser sig umuligt at opnaa Samarbejde med Mæglerne, for at modvirke urimelige Krav for Stuvning.

Mr. Siebert (Antwerpen) mindede om, at det havde været foreslaaet at indføre et ensartet Tømmer-Certeparti fra Hvidehavet og Østersøen til de vigtigste Havne i Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig. Man havde saa henvendt sig til flere af de betydeligste Afskibere i Finland og Sverig, som synes at ville interessere sig for et saadant Certeparti, hvis man kunde enes om Betingelserne. Efter at have undersøgt Spørgsmaalet var Bestyrelsen kommet til det Resultat, at der ikke var uoverstigelige Hindringer i Vejen for Opnaaelsen af et saadant Certeparti, hvorfor den foreslog, at Konferencen skulde vedblive at arbejde for Sagen.

Hr. Sars bemærkede, at det var Hensigten at opnaa et særskilt Certeparti for de forskellige Lande, men alle i en ensartet Form og med visse ensartede Hovedbestemmelser ved Siden af særskilte Bestemmelser for de enkelte Lande. Sagen var af stor Vigtighed og maatte ikke opgives.

Det besluttedes, at Forretningsudvalget skulde fortsætte Underhandlingerne med Tømmerhandlerne i de forskellige Lande.

Mr. Siebert mindede om, at det ved Mødet i Scheveningen var blevet bestemt at stryge Milobalt-Certepartiet paa Listen over Konferencens Dokumenter, fordi Fosfat-Købmændene nægtede at gaa ind paa de Betingelser, som Konferencen ønskede. Ikke desto mindre er Certepartiet siden blevet benyttet baade af Befragtere og Redere. Der er derfor igen blevet aabnet Underhandlinger om Sagen, og der er al Grund til at haabe paa et gunstigt Resultat af disse. Det foreslaas derfor at Milobalt-Certepartiet igen optages som et af Konferencens Certepartier. Efter at flere Talere havde haft Ordet om denne Sag, tiltraadtes Forslaget af Konferencen, som derefter udsatte sit Møde for denne Dag.

Lørdag den 11. Marts genoptog Konferencen sine Møder.

Hr. Sars (Kjøbenhavn) henledte Opmærksomheden paa de bekostelige Ophold, som Dampere med Hør var

udsat for i Ghent. Der blev udskibet en hel Del Hørladninger fra Riga og Windau, især om Vinteren, til meget lave Rater. Tidligere havde det været muligt at laste en Hørladning i Riga paa to Dage eller endnu mindre, og man kunde altid gøre Regning paa en hurtig Losning i Ghent — i Almindelighed én Dag. Nu derimod var Opholdet i Ghent saa langt, at al Fortjeneste gik tabt. Taleren havde fornylig haft et Tilfælde, hvor Opholdet var blevet syv à otte Dage.

Mr. Anseele (Ghent) svarede hertil paa Havnebestyrelsens Vegne, at der var oplaget Laan til Forbedring af Havneforholdene i Ghent, og at der bl. a. vilde blive bygget flere Skure til Hør.

Mr. Noest, der repræsenterede Mæglerne i Ghent, ankede over, at Opholdene i denne Havn gjaldt ikke alene Hørladninger, men ogsaa al anden Trafik.

Mr. G. W. Little (Hull) fremførte de samme Klager for Dunkerques Vedkommende, navnlig med Hensyn til Hør, og var af den Mening, at hvis de nuværende Forhold vedblev at bestaa, maatte Fragterne for Hør forhøjes meget betydeligt.

Mr. Duchateau (Dunkerque) meddelte, at Forholdene snart vilde blive bedre i Dunkerque, da to ny Dokker var under Opførelse.

Hr. Arp (Hamburg) omtalte derefter Baltcon-Certepartiet, som havde været i Brug siden 1907. I Hamburg var over 50 Dampere blevet befragtet efter det. De, der havde benyttet Certepartiet, havde fundet det godt, men nogle Ændringer og Forbedringer var dog nu paakrævet. Forslag om saadanne var ogsaa fremkommet og var blevet omhyggelig overvejet i et særligt Udvalg. Det var Talerens Overbevisning, at naar de foreslaaede Forandringer var blevet indført, saa vilde Certepartiet vinde Popularitet og komme mere og mere i Brug, hvorfor han foreslog, at Konferencen efter visse Ændringer antog Certepartiet som The Baltic and White Sea Conferences almindelige Tidscerteparti af 1911.

Der udspandt sig en livlig Diskussion om Sagen, under hvilken det fra én Side hævdedes, at Certepartiet vilde danne et udmærket Grundlag for Forretningerne, og at Befragteren altid paa Basis af samme kunde træffe særlige Aftaler med Rederen. Fra anden Side tilraadedes det at anmode Udvalget om at lade Certepartiet under fornyet Overvejelse.

Hr. J. Jantzen (Kristiania) ytrede, at Certepartiet efter hans Mening var godt og forstandigt. Taleren mente, at baade Befragtere og Redere vilde faa Grund til at takke Konferencen for at have fremskaffet et saadant Dokument.

Hr. Arps Forslag vedtoges, dog saaledes at Certepartiet ikke er obligatorisk, saaledes som Baltcon-Kul-Certepartiet.

Mr. Denholm (Greenock) bragte derefter Mægler-tariferne i danske og franske Havne, som han især for de sidstes Vedkommende fandt meget høje, paa Tale. Det oplystes f. Eks., at en 1,300 Tons Baad fra Danzig til Nantes maatte betale £ 27.16.8 i sidstnævnte Havn, medens samme Baad fra Rostock til Rotterdam, dér kun havde at betale £ 5.5.0.

Det besluttedes at overdrage Forretningsudvalget at søge at opnaa Moderation i Klareringsafgifterne i de franske og danske Havne.

Derefter behandledes Spørgsmaalet om Vejning af Kul i Humberhavnene og om Søprotest i Antwerpen, der er en Følge af den belgiske Lovgivning.

Slutelig foretoges Bestyrelsesvalg.

I Stedet for Lars Krogius, der havde bedt sig fritaget for Genvalg, valgtes Generalkonsul Johan Hansen af Kjøbenhavn til Konferencens Præsident, og Mr. W. M. Noble af Newcastle, Hr. W. M. Hansen af Bergen, og Hr. H. F. G. Arp af Hamburg, til Vice-Præsidenter. De engelske Bestyrere og Suppleanter blev alle genvalgt.

Som Mødested for næste Aar valgtes Berlin.
Mødet sluttede med en varm Tak til Mr. Salvesen for hans Ledelse af Forhandlingerne.

Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. (se Dansk Søfartstidende Nr. 87, 1910) har den 23. Marts med J. Frederiksen som Formand og Johannes Jensen som Ordfører afgivet følgende Betænkning:

Efter at Marineministeriet under 11. Januar 1904 havde nedsat en Kommission til at fremkomme med Forslag til Revision af de gældende Bestemmelser for Uddannelsen af Navigatører og Maskinister m. fl. til den danske Handelsmarine, blev det overdraget otte Medlemmer af Kommissionen at sammentræde i et Udvalg til Behandling af Kommissionens Opgaver vedrørende Maskinistundervisningen. Dette Udvalg kom gennem sine Forhandlinger og Undersøgelser til det Resultat, at den nuværende Uddannelse af Maskinister i de store Træk er fyldestgørende, men dels efter de af Maskinisteksamenskommissionen indhøstede Erfaringer, dels efter Forslag fra de med Maskinisternes Forberedelse bedst kendte Lærere og endelig som en Følge af Maskinteknikkens Udvikling fandt man dog at maatte foreslaa saa mange Ændringer i og Tilføjelser til det bestaaende, at man ansaa det for rettest at udarbejde et Forslag til en ny Lov om Eksaminer for Maskinister.

Det foreliggende Forslag var ved Forelæggelsen i Hovedsagen bygget paa Kommissionens Arbejde og Lovudkast, men under Behandlingen i Landstinget undergik Forslaget bl. a. den Forandring, at der indførtes en ny Eksamen, kaldet Skibsmaskinieringeneksamen. Dette skete under Hensyn til det formentlig ønskelige i, at der paa de store Hurtigdamper, der befører fremmede Verdensdele, saasom »Oscar II« m. fl., var ansat Maskinister med en fyldigere Uddannelse, end der kan opnaas ved den udvidede Maskinisteksamen, og formentlig ogsaa, fordi man derved troede at imødekomme et Ønske fra Maskinisternes Side.

Udvalget mener imidlertid, at den udvidede Maskinisteksamen i sig selv er tilstrækkeligt Bevis for den Kundskabsmængde, der gøres nødvendig for selv de største Maskinistpladser i Handelsflaaden, hvilke Stillinger mere besættes under Hensyn til den personlige Dygtighed og Udvikling gennem Erfaring end til Eksamen.

Der har derfor indenfor Udvalget været Enighed om, at man ikke kan tilraade Indførelsen af en Eksamen som den nævnte. En saadan Eksamen er som før Irenhøvet heller ikke foreslaet af Kommissionen, og i et Andragende fra Maskinisternes Forening har denne udtalt sig stærkt imod en tredje Eksamen. I Skrivelse af 13. Marts fra Direktøren for den polytekniske Lærestalt, gør denne opmærksom paa, at det ikke ved Lov eller paa anden Maade er paabudt, at Maskinistene paa store Skibe skal være i Besiddelse af saadanne udvidede Kundskaber, som er fordret ved den foreslaede Eksamen, ligesom det formentlig vilde være lidet tjenligt, om en saadan Lovbestemmelse blev gennemført. Dertil kommer, bemærker Direktøren, at Lovforslaget ikke gaar ud paa at skabe en Skole, hvor saadanne Kundskaber kan erhverves, men kun drejer sig om Afholdelse af Eksamen. Direktøren hævder videre, at hvis der skal være Tale om en virkelig Ingeniøruddannelse, da vil denne formentlig kun kunne erhverves paa den polytekniske Lærestalt.

Selv om det forudsættes, at Elever til denne Eksamen kan forberedes paa Københavns Maskinistiskole, vil denne Forberedelse, efter hvad der er oplyst for Udvalget, kræve lang Tid og blive forbunden med ikke ringe Udgifter. Undervisningen antages at skulle foregaa i to Afdelinger à otte Maaneder, i alt 16 Maaneder med 36 Timers ugentlig Undervisning. Den aarlige Udgift for selv et mindre Hold Elever kan, naar Udgifterne til Bolig og Underhold medregnes, næppe auslaas til mindre end c. 10,000 Kr., hvoraf Staten ikke vilde kunne undslaa sig for at udrede en større Part i Form af Stipendier og forøget Tilskud til Skolen.

Udvalget skønner ikke rettere, end at den forlængede Skoletid og de forøgede Udgifter, der vil blive en Følge af den ny Eksamen, i ikke ringe Grad vil besværliggøre Adgangen til Maskiniststillingerne, og da den foreslaede Eksamen ikke er krævet i Søneringsloven og saaledes ikke kan antages at være nødvendig, og det derhos bar vist sig, at den Adgang, der indtil i Fjor var aabnet private Maskinister til at faa en videregaaende Uddannelse i maritim-teknisk Retning i Marinens Maskinistiskole, ikke er bleven benyttet, har der som foran anført i Udvalget været Enighed om at lade Bestemmelsen i § 5 om Indførelsen af en Skibsmaskinieringeneksamen og de Bestemmelser i de øvrige Paragraffer, som knytter sig dertil, udgaa.

Maskinisternes Forening har andraget om, at den udvidede

Maskinisteksamen i sin nuværende Form maa blive betegnet som Skibsmaskinieringeneksamen. Dette Ønske har der ikke indenfor Udvalget været Stemmning for at imødekomme. Man har tværtimod ment, at »Skibsmaskinieringen« er et baade smukt og betegnende Navn for den, der har Ansvar for Maskineriet om Bord.

Hvad Sagens finansielle Side angaar, henvises til nedenforstaaende Bilag, hvoraf det fremgaar, at Udgiften til Eksaminer for Skibsmaskinister i Finansaaret 1906—07 har udgjort Kr. 11,400 og i 1910—11 Kr. 14,900, medens Udgiften efter Lovforslaget er anslaaet til Kr. 33,600. Den hele Udgift til Maskinisters Uddannelse var i 1906—07 Kr. 57,950 og i 1910—11 Kr. 64,300, medens den efter Forslaget vil komme til at udgøre Kr. 83,000.

Udvalget har næret Betænkkelighed ved denne Udgiftsforøgelse, der maa forekomme særlig stor, naar man tager i Betragtning, at Antallet af Eksaminander, der gik stærkt op i Aarene 1898—1901. Nu synes at være i Tilbagegang og i hvert Fald ikke er stigende. I 1905 var der saaledes 622 Eksaminander, medens Tallene de fire sidste Aar har været 556, 480, 500 og 537.

Imidlertid erkender Udvalget, at den Del af Merudgiften, der fremkommer ved Ansættelse af en Direktør for Maskinist-Undervisningen og ved Leje af Eksamenslokaler, saavel som de Udgifter, der er en Følge af Indførelsen af Motorpasserprøven, Haandværksprøven og Tillægsprøven for elektriske Installatører, er uundgåelige, og i Betragtning af de Fremskridt, som Forslaget byder, og den Vægt, som der maa lægges paa, at det snarest muligt gennemføres, indstiller Udvalget, at Forslaget vedtages med de foran omtalte Ændringer.

Det bemærkes, at Udvalget er gaaet ud fra, at Direktøren for Maskinistundervisningen tillige uden særligt Vederlag skal fungere som Ministeriets Konsulent i maritim-tekniske Spørgsmaal.

Bilag.

	Finanslovsforslag 1906-07 ¹⁾	Finanslov 1910-11 ²⁾	Lovforslag ³⁾
§ 23 II. E. a.—19. C. II. B. II. a.	11,400	14,900	33,600
§ 23 II. E. b.—19. C. II. B. II. b.	7,650	10,500	10,500
§ 23 II. E. c.—19. C. II. B. II. c.	35,000	35,000	35,000
§ 23 II. E. d.—19. C. II. B. II. d.	1,500	1,500	1,500
§ 23 II. E. e.—19. C. II. B. II. e.	2,400	2,400	2,400
	57,950	64,300	83,000

¹⁾ Beløbet 11,400 Kr. fordelte sig den Gang saaledes:

Vederlag til Formanden	600 Kr.
Eksaminatorerne	2,500 -
Meddommerne	5,500 -
Øvrige Udgifter	2,800 -
	11,400 Kr.

²⁾ Beløbet 14,900 Kr. fordeler sig saaledes:

Vederlag til Formanden	600 Kr.
Eksaminatorerne	3,000 -
Meddommerne	6,200 -
Øvrige Udgifter	5,100 -
	14,900 Kr.

³⁾ Beløbet 33,600 Kr. fordeler sig saaledes:

Eksamenskommissionen:	
Direktøren, Lønning	6,800 Kr.
2det Medlem	1,500 -
3die Medlem	1,000 -
	9,300 Kr.
Bedømmelseskommissioner:	
Eksaminatorer	3,500 Kr.
Meddommere	6,700 -
	10,200 Kr.
Øvrige Udgifter	9,800 -
Til Lokaler	3,300 -
Tillægsprøven for elektr. Installatører	1,000 -
	33,600 Kr.

Lovforslaget er ansat til 2den Behandling Tirsdag den 28. Marts.

Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Valg.

Det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folke-

lingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 98, 1910), har den 24. ds. med Ingvard Jensen som Formand og J. Frederiksen som Ordfører, afgivet følgende Betænkning:

Iudenfor Udvalget har der været Enighed om det ønskelige i, at der gives enhver stemmeberettiget Vælger, der ved Forfald er forhindret i at komme til Stede paa Valgdagen, Adgang til at stemme ved indsendt Stemmeseddel.

Udvalget med Undtagelse af Ingvard Jensen finder dog, at det vilde blive saa vanskeligt for en Valgbestyrelse at skønne om Værdien af Forfaldsgrundene, hvis samtlige Vælgere, der maatte have Forfald, inddrages under det foreliggende Lovforslag, at Karakteren af den nu brugelige Valgordning med Hensyn til Klarhed og Hurtighed ganske vil forrykkes. Man føler sig overtødet om, at denne Omstændighed vil gøre det umuligt at gennemføre et Lovforslag, der medtager samtlige foranævnte forhindrede Vælgere, og man har af den Grund kunnet slutte sig til det foreliggende Lovforslag, der begrænser Adgangen til Stemmegivning ved indsendt Stemmeseddel til Søfolk, ogsaa Statstjenestemænd tages med under Lovforslaget. Flertallet har derfor ved Ændringsforslag Nr. 1 medtaget Statstjenestemænd, idet det dog ved Ændringsforslag Nr. 12 fastslaaes, at de kun kan stemme ved indsendt Stemmeseddel, naar de er bortkommanderet eller forflyttet. For at betone, at man ikke vil anerkende et mere eller mindre tilfældigt Ophold paa Søen som Forfaldsgrund, har man ombyttet Ordet »antagne« i § 1 med Ordene: ved Kontraktforhold bundne. (Ændringsforslag Nr. 3).

For øvrigt har Flertallet bestræbt sig for at gøre Lovforslaget simple og klarere, og man har ment at naa dette ved at bortkaste Bestemmelsen om, at den indsendte Stemmeseddel kasseres, hvis Grunden til Forfaldet bortfalder. (Ændringsforslag Nr. 10). Naar den Attest, der med den nedenfor nævnte Begrundelse indføres i §§ 4—5, er afgivet, vil det saa sjældent indtræffe, at en Vælger, der har stemt ved indsendt Stemmeseddel, kan være personlig til Stede ved Valget, at man sikkert uden Betænkelighed kan se bort fra denne Mulighed. Den Somand, der har Mulighed, men ikke Sikkerhed for at komme til Stede ved Valget, bestemmer jo tilmed selv, om han vil afgive sin Stemme ved indsendt Stemmeseddel, eller han vil holde sig Muligheden aaben for, hvis han kommer hjem, at kunne stemme personligt og dermed vælge mellem de til den sidste Frist opstillede Kandidater.

Ved den her nævnte Simplificering vindes tillige, at Aabningen af de indsendte Omslag, der — af Hensyn til Vælgerens eventuelle personlige Fremmøde — i Lovforslaget har maattet henlægges til Slutningen af Valgbehandlingen, nu kan henlægges til Valghandlingens Begyndelse (Ændringsforslag Nr. 23), saa at kun de efter Afstemningens Begyndelse indkomne Omslag (Ændringsforslag Nr. 25) aabnes ved Afstemningens Afslutning. Denne Omlægning af Tidspunktet for Omslagens Aabning vil medføre, at Afkrydsning af de stemmende Søfolks Navne i Reglen vil finde Sted før Valghandlingens Begyndelse, hvorved falsk Afstemning for de skriftlig stemmende Søfolk og Statstjenestemænd forhindres, mens falsk Afstemning paa fraværende Søfolks eller Statstjenestemænds Navn overhovedet vil frembyde en saa stor Risiko som Følge af, at den, der vil forsøge en falsk Afstemning, ikke kan være sikker paa, om den paagældende Vælger allerede har stemt ved indsendt Stemmeseddel, at saadanne Forsøg næppe vil forekomme.

Ved at aabne de indkomne Omslag før Valghandlingens Begyndelse opnaas endvidere, at Udfærdigelsen af Valglistebeviset, der efter Forslagets § 5 skulde medføre en Bemærkning paa Valglisten og dermed forhindre falsk Afstemning, overflødiggøres. Naar Valgbestyrelsen i Overensstemmelse med § 7 undersøger, om den stemmendes Navn findes paa Valglisten, ses det ikke, at Valgliste-Beviset er fornødent af andre Grunde, og de til dette sigtende Bestemmelser er derfor strøget (Ændringsforslag Nr. 17, 19 og 30).

Med Hensyn til Forfaldsgrundens Tilstrækkelighed finder Flertallet det betryggende, naar et dansk Skibs Fører med en Mand fra Besætningen, en Mønstringsbestyrer, en Toldtjenestemand, en dansk Konsul (Vicekonsul) eller en Statstjenestemands foresatte attesterer, at den stemmegivende henholdsvis er befaleet eller ved Kontraktforhold bundet til Tjeneste i et Skib eller paa Grund af Bortkommando eller Forflyttelse forhindret i at være til Stede paa Valgstedet. Man har derfor optaget en Bestemmelse herom i §§ 4 og 5 (Ændringsforslag Nr. 12 og 18) og udskudt Bestemmelsen om Forfaldsgrund i §§ 3 og 7 (Ændringsforslag Nr. 10 og 24).

Endvidere har man udskudt Bestemmelserne med Hensyn til Ja-eller Nej-Afstemning i Lovforslagets § 3 (Ændringsforslag Nr. 7), idet § 8 Nr. 3, 2det Punktum, siger alt, hvad der i denne Henseende er nødvendigt.

Flertallet har ved de foranævnte Ændringsforslag paa adskillige Punkter imødekommet Ønsker, der er fremsat overfor Udvalget af Repræsentanter for flere af Søfartens Organisationer, ligesom ogsaa disse Organisationers Ønsker er imødekommet ved Forslaget om, at de i Lovforslagets § 2, 1ste Stykke, nævnte Tryksager, saa vidt muligt, skal findes om Bord i danske Skibe (Ændringsforslag Nr. 5), og at det paalægges Skibsførerne paa danske Skibe paa forskellig Maade at vejlede og bistaa Mandskabet ved Stemmeafgivningen, ligesom der foreslaas Bødestraf ogsaa for Overtrædelse af de her nævnte Bestemmelser (Ændringsforslag Nr. 28).

En Vanskelighed for Søfolkens Stemmeafgivning, naar de farer paa Udlandet, delvis ogsaa naar de er paa Fart mellem Hjemlandet og

Island, Færøerne, Grønland og de dansk-vestindiske Øer, ligger i, at de ikke kommer til Kundskab om Valgets Afholdelse i Tide.

Flertallet har under Nr. 9 stillet Ændringsforslag for at raade Bod herpaa. Flertallet gaar ud fra, at ikke blot Ministeren vil gøre, hvad han kan, for at Valget i Tide kommer til udenlandske Pladers og de nævnte indenrigske Steders Kundskab i saa vidt Omfang som muligt, men at ogsaa Rederierne vil lade sig det være magtpaaliggende at bringe Underretning til Mandskaberne, særlig paa Rutebaadene, om Valget. Flertallet har ogsaa tænkt sig, at der i Skibene kunde ske Opslag — jfr. § 10 —, ogsaa om, at Besætningen hos Konsulerne vil kunne faa Underretning om, naar Valg er udskrevet.

Et Mindretal (Ingvard Jensen) har ikke været helt sikker paa, at det vil være heldigt at forlade de hidtil lovbestemte Regler om, at Vælgerne ved Folketingsvalg og ved Valgmandvalg til Landstinget skal møde personlig og stemme, og det forekommer Mindretallet mærkeligt, hvis Stemningen var stærk i denne Retning, at man da ikke har fundet Anledning til ved Behandlingen af Grundlovs- og Valglovsforslagene at fremkomme med Forslag derom. Er Stemningen desuagtet for at gaa dertil, maa man tage Konsekvenserne og ikke blive staaende hverken ved Søfolk alene eller ved at medtage Statstjenestemænd, men lade Lovændringen omfatte alle, som paa forskellig Maade bevislig er forhindret fra at møde. At medtage nogle og udelukke andre er hverken retfærdigt eller forsvarligt. Hertil sigter Ændringsforslagene under Nr. 2, 4, 8, 11, 15 og 16.

Til Gennemførelse af Lovforslaget maa kræves betydelige Ændringer i Valgloven, som efter Mindretallets Mening ikke bør gennemføres ved særlig Lov, i det mindste ikke, naar Valgloven samtidig foreligger til Revision, og endnu mindre bør gennemføres i Strid med Grundlovens §§ 30 d. og 35.

Ændringsforslag.

Til § 1.

Af et Flertal (Udvalget med Undtagelse af Ingvard Jensen):

1) I 1ste Stykke, 1ste Linie, efter Ordet »Søfolk« indsættes: »og Statstjenestemænd«.

Af et Mindretal (Ingvard Jensen):

2) I 1ste Stykke, 1ste og 2den Linie, ændres »Søfolk« saadanne« til: »de Vælgere, der ved bevisligt lovligt Forfald«.

Af Flertallet under Nr. 1:

3) I 2det Stykke, 2den Linie, ændres »antagne eller befalede« til: »befalede eller ved Kontraktforhold bundne«.

Af Mindretallet under Nr. 2:

4) 2det Stykke udgaar, og i Stedet indsættes: »Som lovligt Forfald gælder kun: Sygdom, Alderdomssvaghed, Legemsfejl, Udførelse af Embeds- eller Tjenesteplicht, Ophold i Udlandet, at vedkommende er paauanstrer som Somand, hvad enten det er paa dansk eller fremmed Territorium.«

Til § 2.

Af Flertallet under Nr. 1:

5) Til 1ste Stykke føjes: », og bør, saa vidt muligt, altid findes om Bord i danske Skibe«.

Til § 3.

Af Flertallet under Nr. 1:

6) I 1ste Stykke, 2den Linie, ændres »have stillet« til: »stille«.

7) I samme Stykke, 2den og 3die Linie, udgaar Ordene: »eller, hvis der dog § 8 Nr. 3«.

Af Mindretallet under Nr. 2:

8) I 2det Stykke, 2den Linie, ændres »14 Dage« til: »4 Dage« og i 5te Linie »3 Maaneder« til: »4 Uger«.

Af Flertallet under Nr. 1:

9) I 2det Stykke indføjes et nyt 3die Punktum, saalydende: »Saa snart Valg til Rigsdagen er udskrevet, underrettes de danske Konsuler i Udlandet — ved Oplæsningsvalg, om fornødent, telegrafisk — derom med Anmodning om paa Forespørgsel at sætte de i denne Lov omhandlede Vælgere i Kundskab om Valgets Udskrivning og om Dagen for dets Afholdelse.«

10) 4de Stykke: »Bortfalder Grunden sædvanlig Maade« udgaar.

Til § 4.

Af Mindretallet under Nr. 2:

11) 1ste Stykke, 3de Linie, affattes saaledes: »Han udfylder derefter og daterer Følgebrevet.«

Af Flertallet under Nr. 1:

12) I 3de Stykke, 2den Linie, tilføjes efter »som af Vælgeren anført«: », og for Statstjenestemænds Vedkommende om, at den stemmegivende ved Bortkommando eller Forflyttelse er forhindret i at være til Stede paa Valgstedet ved Valget, og for Søfolks Vedkommende om, at den stemmegivende er befaleet eller ved Kontraktforhold bunden til at forrette Tjeneste paa et Skib.«

13) I samme Stykke, 2den Linie, indsættes efter Ordet »skal«: »for Søfolks Vedkommende«.

14) Til 3de Stykke føjes som nyt Punktum: »For Statstjenestemænds Vedkommende udstedes den ommeldte Attest af Tjenestemandens nærmeste foresatte.«

Af Mindretallet under Nr. 2:

15) I 3de Stykke ændres Ordene: »Denne Attest . . . om Bord« til: », og at den anførte Forfaldsgrund er rigtig. Denne Attest skal udstedes af to fuldmyndige Mænd, hvis Hæderlighed ikke bestrides, eller af en Øvrighedsperson, Embedsmand eller Medlem af en Kommunalbestyrelse. Er Attesten udstedt paa dansk Fartøj, skal Skibsføreren eller hans Stedfortræder i Fartøjets Dagbog indføre,

hvem der har stemt, paa hvad Tid og Sted, og hvem der har underskrevet Attesten.»

16) 4de Stykke udgaar.

Til § 5.

Af Flertallet under Nr. 1:

17) 1ste—9de Linie sammendrages til ét Stykke, og Ordene: »skal — saa vidt Regler: Vælgeren« i 2den—8de Linie udgaar.

18) I 3dje Stykke, 3dje—4de Linie, ændres Ordene »Skibsføreren eller Konsulen« til: »eller paa Færøerne, Island, Grønland eller de dansk-vestindiske Øer af en dansk eller islandsk Statstjenestemand. Skibsføreren, Konsulen eller Statstjenestemanden«.

19) I samme Stykke, 5te Linie, efter »i Brevet anført,« tilføjes: »og for Søfolks Vedkommende om, at den stemmegivende er befalet eller ved Kontraktforhold bunden til at forrette Tjeneste paa et Skib. Statstjenestemænd skal endvidere med Følgebrevet fremsende Attest fra en Foresat om, at de ved Bortkommando eller Forflyttelse er forhindret i at være til Stede paa Valgstedet ved Valget.«

20) I samme Stykke, 5te og 6te Linie, udgaar Sætningen: » , samt at i Attesten«.

Af Mindretallet under Nr. 2:

21) I sidste Stykke, 1ste Linie, indføres efter »underskrives:« »paa dansk Fartøj.«

Ny Paragraf.

Af Mindretallet under Nr. 2:

22) Efter § 5 indsættes en ny Paragraf, saalydende: »De anførte Grunde for Forfald maa anerkendes af Valgbestyrelsen. Urigtige Foregivender og Attester straffes med Bøder fra 25 Kr. til 100 Kr. eller Fortabelse af Valgret.«

Til § 7.

Af Flertallet under Nr. 1:

23) 1ste Stykke: »Efter at afgivet Stemme« affattes saaledes: »Efter at Valgbestyrelsen har valgt Formand, men før Afstemningen paabegyndes, aabnes de modtagne Omslag af to Medlemmer af Valgbestyrelsen, der for hvert enkelt af Omslagene nøje undersøger, om den Person, fra hvem det hidrører, er opført paa Valglisten, og i bekræftende Fald sættes et Kryds ved Vælgerens Navn paa Valglisten.«

24) I 2det Stykke, 3dje og 4de Linie, udgaar Ordene: »eller at den paaberaabte Forfaldsgrund ikke er til Stede (eller at den ikke er tilstrækkelig til at begrunde lovligt Forfald)«.

25) Som nyt 5te Stykke indsættes: »De efter Afstemningens Paabegyndelse, men før dens Afslutning indkomne Omslag behandles før Afstemningens Afslutning under ét, paa samme Maade som sket med de tidligere indkomne Omslag.«

Til § 9.

Af Mindretallet under Nr. 2:

26) Efter »paahviler« i 1ste Linie indføjes: »(jfr. § 2) Kommunalbestyrelsen«, og i 2den Linie efter »(Vicekonsuler)« udgaar: »samt Kommunalbestyrelsesmedlemmer.«

Af Flertallet under Nr. 1:

27) I 1ste og 2den Linie ændres Ordene: »Mønstringsbestyrere, Toldtjenestemænd« til: »Statstjenestemænd«.

Til § 10.

Af Flertallet under Nr. 1:

28) 2det Punktum: »Overtrædelse tilfalder Statskassen« udgaar, og i Stedet for indsættes: »Endvidere skal Skibsføreren paa danske Skibe (i hans Fald Styrmanden), saa snart det kommer til deres Kundskab, give Mandskabet Underretning om, naar et Valg, til hvilket fraværende Søfolk har Adgang til at stemme, finder Sted, og de maa, saafremt Mandskabet pr. Post eller anden Befordring er i Stand til at afsende Stemmeseddel rettidigt, ikke nægte deres Medvirkning ved Stemmeafgivningen eller Lændlov til Stemmegivning for Konsul eller anden Myndighed, alt forudsat, at ikke tvingende og uopsættelige Skibsforretninger er til Hinder derfor. Overtrædelse af de i denne Lov givne Bestemmelser straffes med Bøder af indtil 400 Kr.«

Af Mindretallet under Nr. 2:

29) Paragraffen affattes saaledes: »De Bestemmelser, som gælder for fraværende Vælgeres Stemmegivning, skal i Aftryk, som Indenrigsministeriet tilvejebringer, findes til Afbenyttelse hos Kommunalbestyrelsen, Toldvæsenet, Mønstringsbestyrere, danske Konsuler og Skibsførere.«

Til § 11.

Af Flertallet under Nr. 1:

30) I 1ste Linie udgaar Ordene »Valgliste-Bevis.«.

Til § 12.

Af Flertallet under Nr. 1:

31) Paragraffen affattes saaledes: »For de i denne Lov omhandlede Personers Vedkommende, ophæves den i Lov 7. Februar 1901 om Valgene til Rigsdagen § 41, 1ste Punktum, og § 71 d, 2det Stykke, 1ste Punktum, indeholdte Regel om Valgrettens Udøvelse ved personligt Møde, ligesom de nærmere Regler om Stemmeafgivningen i nævnte Lov ændres i Overensstemmelse med denne Lovs Regler, for saa vidt angaar Søfolk og Statens Tjenestemænd.«

Af Mindretallet under Nr. 2:

32) Paragraffen udgaar.

Til § 13.

Af Mindretallet under Nr. 2:

33) Paragraffen affattes saaledes:

»Denne Lov træder først i Kraft, naar den nugældende Grundlov og Valglov er ændret saaledes, at den er i Overensstemmelse med disse Love.«

Til Lovforslagets Titel.

Af Flertallet under Nr. 1:

34) I Lovforslagets Titel indsættes efter »Søfolks«: og »Statstjenestemænds«.

Af Mindretallet under Nr. 2:

35) Forslagets Titel ændres til: »Forslag til Lov om Adgang for fraværende Vælgere til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.«

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fra sejlbare Havne mattere end i forrige Uge, men samtidig er der nu kun faa ubefragtede Sejlere fremme; Danmark er tomt for Kornlaster, medens der er adskillige Cement- og andre Laster fremme, tjenlige til Kombination. Tyskland er ligeledes flov og udbyder kun ganske enkelte Kornlaster til saa lave Rater, at de er uden Interesse. Syd- og Vestsverig har kun faa Laster, og de enkelte Afslutninger har Befragterne maattet give et lille Tillæg. Østnorge har ikke saa faa Trælaster, og Raterne er lidt bedre, men dog uden Interesse, særlig for Props. Islaster udbydes nu i Overgang til Lastning fra Hus kun enkeltvis til de sædvanlige lave Rater, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning. Bottenhavet og Finskebugt har fremdeles rigelig med Laster, særlig for noget senere Afskibning end f. o. w., men her holder Rederne sig vedvarende tilbage, naar der ikke gives Tillæg paa de som oftest lave Tilbud. Returfragter Vest fra kan lige dække Behovet til uforandrede Fragtrater, men Tønnen er fremdeles god, og der er atter flere Claylaster fremme.

Angaaende de mindre Skibe synes April, i hvert Fald med Hensyn til Korntransporten, at skulle blive noget mattere end Marts; de Ladninger, som nu udbydes, er alle gamle Kontrakter, og overdrevent mange ny Kornforretninger bliver ikke afsluttet. Danzig kan pr. April kun gennemføre 4½ Mk. for Rug og 5½ Mk. for Havre, dog uden Adresse, Colberg noterer 4 Mk., Greifswald holder sig paa samme Fragtniveau og har gennemført 4¼ Mk. for Rug pr. April, og er saaledes uforandret fra Marts, hvilket er et lille Lyspunkt. De øvrige nordtyske Pladser har endnu ikke været i Markedet med Ladninger af Betydning, men kommer sikkert i Ugens Løb. Baade Norge, Sverig og Danmark er uden Forandringer fra forrige Uge. Fra Kjøbenhavn, hvor der for Tiden kun er faa Skibe, sluttedes bl. a. Majs til Stege 12 Øre, Rødvig 11 Øre, Guldborg 12 Øre.

Generalforsamlinger.

Det helsingørske Dampskibsselskab

afholdt den 20. ds. ordinær Generalforsamling. Direktør P. Andersen dirigerede.

Kontorchef Jansen aflagde Beretning og Regnskab. Der var ialt indtjent Kr. 12,624, som overførtes til Grund- og Tabskontoen. Der gaves Decharge.

Til Kommitteret valgtes Kontorchef Jansen i Stedet for afdøde Etatsraad N. Thomsen. Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Skagen, 24. Marts. (Ritz. Bur.)
I Følge Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Leith er den 25aarige Sømand Carl Knudsen fra Skagen omkommen ved Drukning. Han var forhyret med et norsk Skib.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 31. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger.¹ Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. Riga 25./3. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 24./3. hertil. — Algarve, Borries, dokker. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Arendal 23./3. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 25./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 21./3. til Daridja. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24./3. hertil. — Arno, Thomsen, afg. Dartmouth 20./3. til Genua. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 26./3. til Pillau. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 14./3. — Beira, Lange, ank. Sevilla 26./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 23./3. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Messina 26./3. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 24./3. for London. — Dagmar, Bøgvad, afg. Ghent 24./3. til Hamburg. — Douro, Jacobsen, ank. hertil 25./3. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 26./3. — Florida, Andersen, dokker. — Frederik, Sørensen, dokker. — Garonne, Kromann, ank. Riga 25./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 25./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 21./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 24./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 25./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 25./3. for London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 18./3. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 24./3. — Kursk, Gommessen, ank. Marseille 25./3. — Leopold II, Christensen, afg. Libau 25./3. til Hull. — Loire, afg. Bordeaux 26./3. til La Rochelle. — Louise, Larsen, ank. hertil 24./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11./3. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 19./3. til Havre. — Moskov, Jonsen, ank. Reval 22./3. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Algier 25./3. til Tunis. — Nordjylland, Søberg, afg. Pillau 26./3. hertil. — O. B. Snhr, Frisenette, ank. Riga 24./3. — Omsk, Harder, ank. Hull 22./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 26./3. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 22./3. — Perm, Gotthardt, afg. London 25./3. hertil. — Pregel, Iversen, ank. hertil 20./3. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 26./3. hertil. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 25./3. hertil via Odda Stavanger. — Tiber, Bech, afg. Dartmouth 26./3. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 26./3. — United States, Gotsche, afg. Kristiansand 25./3. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 26./3. — Hans Gude, ank. Stettin 26./3. — Lena, ank. Frederikshavn 25./3. — Vadsø, ank. Manchester 23./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Methil 23./3. — Amalienborg afg. Rouen 21./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg ank. Rotterdam 23./3. — Børglum pass. Konstantinopel 18./3. — Chassie Mærsk ank. Gibraltar 20./3. — Dansborg afg. Sfax 22./3. — Elsborg ank. Stettin 14./3. — Esrom ank. Hamburg 13./3. — Flynderborg afg. Windau 22./3. — Fredensborg ank. Kalundborg 22./3. — Frederiksborg ank. Hamburg 22./3. — Fyen afg. Cardiff 18./3. — Guldborg ank. Huelva 21./3. — Gurte afg. Helsingør 23./3. — Hammershus afg. Baltimore 12./3. — Harrildsborg pass. Dover 19./3. — Hundborg ank. Riga 22./3. — Høneborg ank. Huelva 6./3. — Jelling afg. Algier 22./3. — Jomshørg afg. Huelva 20./3. — Jung hoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg pass. Portland 21./3. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 19./3. — Kalø afg. Garston 21./3. — Klampenborg ank. Riga 20./3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg ank. Stettin 19./3. — Marselisborg afg. Bona 13./3. — Visborg pass. Kjøbenhavn 20./3. — Næsborg ank. Helsingør 22./3. — Peter Mærsk afg. Huelva 22./3. — Randselørg afg. Cardiff 21./3. — Rosenborg ank. Dunkerque 19./3. — Silkeborg afg. Rouen 22./3. — Skakkeborg afg. Swansea 18./3. — Skanderborg ank. Huelva 22./3. — Skjoldborg ank. Odense 21./3. — Skodsborg afg. Las Pal-

mas 21./3. — Spigerborg afg. Cette 23./3. — Stegelborg afg. Marseille 16./3. — Stjerneborg ank. Cardiff 21./3. — Søborg ank. Tyne 16./3. — Taarnborg afg. Ghent 22./3. — Tuborg afg. Sunderland 22./3. — Ulfborg afg. Genua 22./3. — Uranienborg afg. Huelva 18./3. — Vordingborg afg. Bougie 21./3. — Ørkild afg. Ancona 23./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport 18./3. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./3. — Svend, Schmidt, ank. Ålesund 20./3.

Nordseen. Kronprins Frederik, Nielsen, er afg. Windau. — Holland, Poulsen, afg. West Hartlepool 24./3. — England, Andersen, afg. Blyth 25./3. — Rusland, Bennetsen, afg. Windau 23./3.

Europa. Europa, Hansen, afg. Cardiff 22./3.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 25./3. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 22./3. — Vera, Thing, afg. Windau 22./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Hull 22./3. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 24./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Aarhus 25./3. — Agnete, Farup, ank. Helsingør 18./3. — Hermia, Hansen, ank. Methil 26./3. — Alice, Jørgensen, ank. Masnedund 25./3.

Botnia. Gudrun, Sørensen, afg. Seahan 22./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 22./3. — Valborg, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./3. — Gunhild, Sonnichsen, ank. Dunkerque 25./3.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Assens 20./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 20./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Pozzuoli 23./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kiel 23./3. — Rus, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hounaine 19./3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Antwerpen 18./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. til Glückstadt. — Holmer Mørch, Thorsøe, ank. Santa Elena 11./3. — Newa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Hamburg 24./3. — Nordseen, Gramm, ank. Eshjerg 23./3. — Nexos, Basse, ank. Eshjerg 24./3. — Ellen, Degn, afg. Oporto 24./3. til Neath Abbey. — Gerda, Iversen, ank. Cartagena 22./3. — Inger, Schiff, ank. Burriana 22./3. — Johanne, Thøgersen, afg. Eshjerg 23./3. til Ipswich. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Reykjavik 22./3. — Laura, Petersen, ank. Eshjerg 23./3. — Marie, Jessen, afg. Cork 21./3. til Rouen. — Nora, Larsen, ank. Glasgow 24./3. — Cito, Jepsen, pass. l'Onessant 24./3. for Bayonne. — Norma, Mikkelsen, afg. London 24./3. til Reval. — Alfa, Lauritsen, ank. Horsens 25./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 18./3. — Martha, Christensen, ank. Sfax 15./3. — Elna, Rathje, afg. Almeria 22./3. — Therese, Petersen, afg. Oran 26./3. — Simone, Terkildsen, afg. Swansea 17./3. — Jeanne, Olsen, afg. Bougie 12./3. — Vera, Larsen, ank. Tynen 23./3. — Daisy, Lagesen, afg. Burntisland 24./3. — Annie, Leth, ank. Monaco 23./3. — Kamma, Løffler, ank. Vigo 24./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Bona 19./3. til Hamburg. — London, Bon, afg. Antwerpen 16./3. til Porto Vecchio. — Paris, Thønder, ank. London 23./3. — Bryssel, Kaas, afg. Port Talbot 16./3. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 12./3. — Wien, Boeck Hansen, afg. Barry 6./3. til Dakar. — Roma, v. Thun, ank. Palermo 23./3.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Blyth 25./3. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Danzig 24./3. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Königsberg 25./3. til Emden. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 22./3. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Aarhus 24./3.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Galle 19./3. til Penang. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 24./3. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Gibraltar 21./3. — Pangan, Gabe, afg. Antwerpen 22./3. — Samui, Licht, pass. Perim 19./3. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 22./3. til Yokohama. — Siam, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Indien, Jensen, pass. Port Said 21./3. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kobe 24./3. — Arabien, Cortsen, afg. Antwerpen 17./3.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 11./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 24./3. til Havre.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Rufisque 12./3. til Bordeaux. — Nelly, Clausen, afg. Catania 26./3. til Lipari. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 23./3. til Algier. — Lilly, Nielsen, ank. London 24./3. — Alexy, Lorentzen, pass. Algier 26./3. for Riga. — Dagny, Sørensen, afg. Huelva 24./3. til Dunkerque. — Mary, Bang, afg. Hamburg 25./3. til Treport.

Æro. Energi, Jensen, ank. Neustadt 24./3. — Erindring, Nielsen, ank. Baudholm 24./3.

(Fortsættes efter Danske Havne.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden p. a. Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 --</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af hverværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedrifter for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maa-ued 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejderformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Netto Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibesmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stort ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibesmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - Indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nordfra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
Præsto.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton .ra Baad. Vandværksvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørger af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Damperskibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Sejlskibe.

Æra. Norma, Jacobsen, afg. Nakskov 24./3. til Kragerø. — Argus, Jensen, ank. Drøbak 23./3. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 23./3. — Anne, Hansen, ank. Rødvig 23./3. — Albertine Madsen, ank. Hammerhavn 23./3. — Neptun, Jensen, ank. Rønne 24./3. — Adele, Kock, ank. Nexø 24./3. — Proven, Schmidt, ank. Casa Blanca 23./3. — Arken, Andersen, ank. Kristiania 24./3. — Svane, Mølleman, ank. Malmø 24./3. — Saga, Olsen, ank. Cardiff Red 24./3. — Marie, Boye, ank. Augustenborg 24./3. — Nathalia, Eriksen, ank. Dingle 24./3. —

C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshamn 25./3. — Fuglen, Schmidt, ank. Vejle 24./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Marts 1911. — The Baltic and White Sea Conference. — Lov om Eksaminer for Skihmaskinister m. m. — Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Valg. — Fragtmarkedet. Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør, G. W. Møller, Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads, Axel Lund, Telefon 3.

Nakskov, Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen), Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Sale

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 46, 2.

Trafes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg Tigr.: „Hansenco“

Tif. „Hansenco“ Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler Skibsprovanterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retsager

(sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängaviken. Postadress: Sprängviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefte, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen

Garanterar reel behandling och fern expedition

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling. — Fern expedition.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Aukre. Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen)

Skibsprovanteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26

Kjøbenhavn, Fredag den 31. Marts 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.



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

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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statabanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	------------------------

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Til Skibsbrug
anbefales.
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. Telefon 4980.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co, 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

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

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 110.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhjør box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Skib til Salg.

Gl. „Nicoline“, 31,19 Netto,
lastende ca. 75 Tons dw., ca.
4000 Kbf. Trælast, i enhver
Henseende i udmærket Stand,
er billig til Salg ved Hen-
vendelse til

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Als NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifouling.

Motorbaad til Salg.

Aaben med Salon midtskibs. Bygget 1909. kavel, Lgd. 45',
Br. 11' 3", Dybde 4' 5" — 16 $\frac{2}{100}$ Tons. Benzin- og Petro-
leumsmotor. 18 HK., medtager 70 Passagerer; i sin Stand.
Nærmere ved Henvendelse til Havnefoged Schmidt, Fredericia.

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taete
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.



HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 11.
April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Masned Sundbroen

vil ikke blive aabnet for gennemsejlende Skibe i Dagene fra
den 25. til den 30. April 1911, grundet paa Reparation af Broen.

Havneudvalget.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1911.

Vi har modtaget følgende:

Mariager Fjord er vel nu den af vore Fjorde, der er mest trafikeret af Smaaskibe, der dels kommer med Lødning til de ved Fjorden liggende Byer og Broer, og dels, Størsteparten, laster ved Cementfabrikerne og Kalkværkerne.

For den, der kender Mariager Fjord, staar det vist klart, at denne, foruden at være stærkt trafikeret, tillige er noget af det mest udviklede. man kan tænke sig. Lang, smal, kroget og belemret med Halsundbroen, som den er, hvis ene Gennemsejling dertil har ligget i Ruiner siden i Fjor, synes jeg vanskelig, man kan tænke sig noget mere karakteristisk. Et Fortrin har Fjorden, det er Afmærkningen, der er udmærket.

Hvad der imidlertid er et stort Savn for Smaaskibene, er Mangelen af en Bugserbaad. Der er nok én, der ejes af en Privatmand, men den er stationeret i Hadsund. Den burde have Station ved Alsodde og gaa Fjorden op hver Morgen med de Skibe, der ønskede at blive bugseret op, og ned om Eftermiddagen med dem, der ønskede at blive bugseret ned. Den Baad, der nu udfører Bugseringen, er for lille; der burde være én, som den ved Randers Fjord, der tillige er Isbryder. Bugsértaksten, som gælder nu, vil jeg ikke kalde urimelig, men den kunde uden Skade sættes en Takstklasse ned, da flere saa vilde benytte Baaden. Nu er Minimumstaksten 30 Kr., hvilket bliver 1 Kr. pr. Reg.-Ton for et Skib paa 30 Tons. Er der flere Skibe, der bugseres paa én Gang, slaas Tonnagen sammen, men det billigste, man kan have Bugsering for, er 50 Øre pr. Reg.-Ton fra Søen og 40 Øre fra indenfor Baaken til Fabrikerne.

Som Forholdene nu er, maa Skibene ofte ligge her i mange Dage. Er der kun ét Skib, kan dette ikke magte de 30 Kr. og afventer derfor andre Skibes Komme eller gunstig Vind. Tager man imidlertid Dampere op, og betaler de 30 Kr., løber man den Risiko ogsaa at skulle have Dampere ned, og selv om man er saa heldig at faa denne til reduceret Takst, c. 10 Kr., er dog som Regel én Fjerdedel af Fragten saa gaaet til Bugsering her paa Fjorden, hvilket under ingen Omstændigheder kan svare Regning.

Nej! en stærk Bugsérbaad med Station ved Alsodde er Idealet, og jeg tvivler ikke om, at jeg her har udtalt alle mine Kollegers Mening.

Alsodde, i Marts 1911.

N. Christensen.
Fører af Gal. »Nikoline».

Fra Mæglerfirmaet P. Vyane, Ghent, har vi modtaget følgende:

Klareringsudgifter i Ghent. I Deres ærede Blad for 10. ds. bemærker jeg en Artikel af Kaptajn Jensen, 3/m. Sk. »Maagen» af Thurø, paa Foranledning af hvilken jeg, ved velvillig Imødekommenhed fra det Firma, som klarerede Skibet indgaaende, har sammenlignet min Regning med dettes og finder, at Forskellen — hvis der overhovedet kan være Tale om nogen — er højst 5 Francs, hvilket Beløb jeg formoder ikke kan betyde Kaptajn Jensen til offentligt at betegne mig som Røver, i Særdeleshed uden forud at have affordret mig en Forklaring.

Iøvrigt forekommer det mig, at man — naar man ved Læsningen af Kaptajn Jensens Brev kommer til Slutningen, hvori han indrømmer, at han selv tvivler om det 7de Buds Eksistens, uvilkaarligt kommer til at tænke paa Ordsproget om, hvem der tror, at hver Mand stjæler.

Maaske har Kaptajn Jensen tænkt sig den omtalte Slutningssætning som en Undskyldning for sin Opførsel, dog kan jeg ikke lade mig nøje hermed, men har gjort Skridt til, ad Lovens Vej, at faa Kaptajn Jensen dømt

til Erstatning af de Tab, som hans uberettigede Insinuationer eventuelt maatte paaføre mig samt til Tilbagekaldelse af sine Injurier.

Med Højjagtelse
P. Vyane.

Kollision. Onsdag Formiddag den 29. ds. ved 9½ Tiden har der i Sundet mellem Kjøbenhavn og Malmø fundet en Kollision Sted mellem to Dampskibe, hvorved det ene gik til Bunds, medens Besætningen reddedes. De nærmere Omstændigheder er følgende:

Dampskibet »Ellen» af Karlshamn, paa Rejse fra Rønne til Horsens med Oljekager, stod mellem 9 og 10 op gennem Sundet. Kl. 8,20 var Dampskibsselskabet »Øresunds Dampere »Sverige» og Statsbanernes Dampfærge »Kjøbenhavn» afgaaet fra Malmø til Kjøbenhavn. Undervejs gik »Sverige» foran »Kjøbenhavn», og der indtraadte derefter pludselig Taage. Omtrent Kl. 9½ hørtes fra »Kjøbenhavn», at »Sverige» gentagne Gange gav Faresignal, og kort efter saas fra »Kjøbenhavn» Dampskibet »Ellen» med et stort Hul i Siden og i Færd med at synke hurtigt. Det viste sig, at »Sverige» var løbet paa »Ellen» og med stor Kraft havde ramt det midtskibs. Dampfærgens Fører, Kaptajn Jørgensen, lod straks to Baade sætte i Vandet, hvilket foregik med stor Hurlighed, og i disse reddedes to Mænd og to Kvinder af »Ellens» Besætning. Den øvrige Besætning, ialt syv Mand, var gaaet i »Ellens» Baad og blev taget om Bord i »Sverige». I Løbet af kort Tid var »Ellen» omtrent fuldstændig sunken, og »Sverige» og »Kjøbenhavn» fortsatte Rejsen og landsatte de Reddede i Kjøbenhavn.

Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at der er sunket en Dampere eller Kollision i den nordlige Del af Hollænderdyb, c. en Sm. misvisende Øst for Middegrundsfortet i 8½ Favne Vand. Mastetoppene er c. ti Meter over Vandet. Et Vragfyrskib vil blive udlagt Vest for Vraget.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 24. Marts (Ritz. Bur.). I et talrigt besøgt Repræsentantskabsmøde i Eftermiddag blev Kontorchef Gustav Henriksen énstemmigt ansat som administrerende Direktør i den norske Amerikalinie. Til Formand i Repræsentantskabet valgtes forhenværende Statsminister Gunnar Knudsen og til Viceformand Skibsreder Fred. Olsen. Indbydelse til fortsat Aktietegning vil udgaa i næste Uge.

Masnedundbroen vil i Følge omstaaende Bekendtgørelse ikke blive aabnet for Gennemsejling i Dagene fra den 25. til den 30. April.

Rotationskompasset. Navigationslærer Th. Funder holdt, efter hvad der meddeles os, i Onsdags et Foredrag om Rotationskompasset for en Forsamling af Skibsførere og andre Interesserede.

Foredraget, der ledsagedes af en Række ypperlige Lysbilleder, vil i alt væsentligt være vore Læsere bekendt gennem Hr. Funders Artikler her i Bladet om det paa-gældende Emne.

De atlantiske Dampskibsselskaber. Köln, 23. Marts. (Ritz. Bur.) De atlantiske Dampskibsselskaber har i Gaar holdt Møde her. Efter Forlydende blev der truffet en venskabelig Overenskomst mellem Selskaberne.

Cunardlinien. London, 24. Marts. (Ritz. Bur.) Aarsberetningen for Cunardlinien udviser et Overskud af £ 994,149; der foreslaas udbetalt 5 pCt. i Udbytte.

Mæglerfirmaet Nic. Heimburger i St. Petersborg meddeler:

Navigationen paa St. Petersborg. Sidste Aar aahnedes Navigationen, paa Grund af den milde Vinter, c. tre Uger tidligere end sædvanligt, men da den sidste Del af dette Aars Vinter har bragt stærk Frost, vil Navigationen næppe kunne ventes aabnet i Aar, før end i Begyndelsen af Maj.

Udsigterne for den kommende Sæson synes gode. Der findes betydelige Kvantiteter af Korn paa Lager, hvoraf den største Del dog endnu ikke er solgt. Den samlede Eksport heraf vil dog maaske næppe naa den sidste Sæsons. Priserne paa skaaren Trælast er gode, og der ventes fuldtud samme Eksport som sidste Aar. Salget af Props og Pulpwood overstiger betydeligt de foregaaende Aars Salg, da ny Afsætningssteder har aabnet sig for disse Varer i Tyskland og Norge. Frankrig synes at blive en stor Aftager af Telegrafpæle.

Vanddybden i Kanalen er nu helt igennem 28 Fod, og den ny Tømmerhavn har gennemsnitlig samme Dybde. Det ny Kul-Bassin er blevet yderligere udvidet og har nu Plads til 30 Dampere à 24 Fod og 10 à 22 Fod.

Koleraen synes at være ophørt, men det tilraades dog Rederne at paalægge deres Kaptajner og Besætninger ikke at drikke ukogt Mælk eller Vand under Opholdet i St. Petersborg eller Kronstadt.

Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister. Folketinget vedtog den 28. og 30. ds. ved 2. og 3. Behandling nævnte Lovforslag med de stillede Ændringer. Forslaget maa nu paany til Behandling i Lands-tinget.

Skibsfarten paa Danzig. Det danske Konsulat i Danzig meddeler Kjøbenhavns Børs, at Sø-Flodskibsfarten dér erklæres officielt for aaben fra den 27. Marts.

Det forenede Dampskibsselskab

har nu udsendt sit Regnskab og Beretning.

Selskabets Regnskab for det forløbne Aar udviser et Nettooverskud af Kr. 4,578,000, hvoraf det foreslaas at afskrive Kr. 1,917,000 paa Skibenes Kapital-Konto, paa Inventar og Pakboder samt Pakhuse og faste Ejendomme i Provinserne.

Af det overskydende Beløb, Kr. 2,661,000, udbetales i Følge Statuterne 10 pCt. Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale. Det derefter udkommende Beløb, Kr. 2,395,000, udgør i Forbindelse med Saldoen fra forrige Aar Kr. 76,000, ialt Kr. 2,471,000. Heraf foreslaas det at afskrive paa »Konto for Rute-Etablering og ekstraordinær Afskrivning« Restbeløbet Kr. 1,154,121 samt at udbetale 5 pCt. Udbytte med Kr. 1,250,000, hvorefter der bliver at overføre til næste Aar Kr. 67,244.

Samtlige Skibe og søgaaende Lægtene er vedblivende fuldt forsikret.

Selv om Aaret 1910 endnu ikke kan betegnes som et godt Aar for Skibsfarten, har det dog — for Efteraarets Vedkommende — vist betydelig Bedring.

Den nordamerikanske Fart har med Hensyn til Passagerfarten vist et lignende Resultat som Aaret forud, idet Antallet af befordrede Passagerer har været nærlig det samme, og Taksterne har været tilfredsstillende,

da det fredelige Samarbejde mellem de transatlantiske Linier har været fortsat. Den vestgaaende Godsmængde har været tilfredsstillende, men derimod har den amerikanske Eksport i Aarets første ni Maaneder vist en saa stor Tilbagegang, at det med enkelte Undtagelser nær har været nødvendigt at søge Timecharter for Fragtbaadene til Hjemrejser. Mod Aarets Slutning forbedrede Forholdene sig dog betydeligt.

Den sydamerikanske Fart har været drevet i noget større Omfang end Aaret forud og har vist Fremgang, skønt Forholdene paa La Plata Markedet stadig er meget vanskelige.

De europæiske Ruter har været drevet i et lignende Omfang som tidligere, og har som Helhed givet et tilfredsstillende Resultat, navnlig for Efteraarets Vedkommende. Farten paa de franske Havne har dog lidt en Del ved de idelige Strejker.

Eksportruterne har i Aarets første ni Maaneder været betydeligt paavirket af Nedgangen i Eksporten; i Aarets sidste Maaneder er Godsmængden dog stegelig igen. Resultatet maa som Helhed betegnes som tilfredsstillende. En kortvarig Konkurrence opstod i Efteraaret fra Esbjerg til London.

Den indenlandske Fart har været drevet i samme Omfang som tidligere og har i det hele givet et tilfredsstillende Resultat.

Farten paa Færøerne og Island har bedret sig noget, navnlig for Færøernes Vedkommende.

Lægtertrafikken har været drevet i lignende Omfang som tidligere.

Selskabets Flaade har en samlet Brutto-Tonnage af c. 157,000 Tons.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for April Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Mannedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Lufttryk paa 30°—40° N. Br. og 50°—60° N. Br. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Br. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppigt som i Marts og Maj, i hvert Fald betydeligt hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Kanalen og New York træffer Damperne i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Lufttrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2" mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Lufttryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatoriale Grænser baade for NØ- og SØ-Passaten kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i Sammenligning med Marts Grænserne. SØ-Passaten overskrider dog ved Midten af Oceanet Ækvator noget.

Hvad Kystvindene angaar, da kan man paa den europæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet

Syd efter regne med en støt NØ-Passat fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNV. endnu fremherskende, Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornado's forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Br. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Br. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procenttallet af Vinde af Styrke 8 og derover aftager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhyppighed findes atter fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° Vd Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCl.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taaage. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Br. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskayiske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

Is. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd.; i hvert Fald skærer den udgaaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indløbne Meldinger, at der siden Marts-kortets Fremkomst er truffet store Ismarker paa New Foundlandsbankerne og ved New Foundlands Østkyst, der endog har tvunget enkelte Dampere til at gøre Omveje. Enkelte Isbjerge er ogsaa rapporteret, dog er de forenede Damperruter endnu fri for dem.

Ved Kysten ved Ny Skotland er i Januar og Februar truffet udbredte Ismarker; der foreligger dog ikke nogen Melding om, at de har voldt Skibsfarten Vanskeligheder. I Bugten ved St. Lawrence og Cabot Strædet har derimod flere Dampere i Februar Maaned været fast i Isen i dagevis.

Fragtmarkedet.

Forholdene har ikke forandret sig meget i den forløbne Uge. Der indtraadte yderligere Fasthed i Fragterne fra Sortehavet etc.; men det koldere Vejr forarsagede en lille Pause i Forretningerne. Det menes dog, at indeværende Uge vil bringe mere Liv. Blandt de sidst betalte Rater nævner vi 9/ N. C. eller »any« fra Sulina, 9/6 Hamburg, 8/6 fra Odessa eller Nikolajeff til London eller Rotterdam, 9/9 à 10/3 Dødvægt til Hamburg. Fra Donauen sluttedes til 9/3 L. H. A. R. 9/9 Ham-

burg pr. 1.—15. April, medens Azow paa samme Termin betalte 10/6 N. C., 11/ Hamburg, 11/3 Danmark, Basis én Lossehavn. Kulfragterne fra England til Middelhavet viser ingen nævneværdige Forandringer. Navnlig i Midten af forrige Uge gjordes der en livlig Forretning, og mange lønnende Befragtninger fandt Sted, derimod er Returfragterne fra Middelhavet stadig elendige. Nordamerika er stille. For Deals fra Halifax betalles 33/9 én, 36/3 to udsøgte Havne Englands Vestkyst og for Kul Norfolk/Rio Janeiro 17/6. Savannah betalte 28/9 paa Form. O. til U. K. eller Kontinentet. La Plata er fastere, men meget stille. Fra Rosario betalles 10/ U. K. eller Kontinentet, fra Bahia Blanca 10/ à 10/6, i begge Tilfælde uden Reduktion for direkte Havn. Østersømarkedet ligger omtrent som for en Uge siden, maaske nærmest med færre Kornlaster fra Rusland for prompt Lastning. Kulfragterne til Østersøen er en Kende svagere for større Baade, men viser ingen Forandring for Baade under 1,500 Tons. Fra Tynen betalles 4/3 Memel (1,200), 4/ Aalborg (1,500), 4/3 Holtenau (1,800), 3/10½ Pillau (1,900) med 600 Tons daglig Losning.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Codan

afholdt den 18. ds. Generalforsamling paa Selskabets Kontor under Ledelse af Overretssagfører Jac. Winther.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Fr. Winther aflagde Beretning om Selskabets første Driftsperiode, der omfatter Tidsrummet 1. Juni 1909—31. December 1910.

Selskabets Dampere, fem Skibe, var i Tidsrummet fra 1.—29. Juli 1909 overtaget fra Dampskibsselskabet Steam i Likvidation. Da de fleste af Dampene ialt væsentligt havde været kontraheret af den tidligere Reider til Udgangen af 1909, kunde Codans Bestyrelse og Forretningsfører kun være ansvarlig for Driften i Aaret 1910.

Udbyttet vilde være blevet større, hvis ikke Selskabet netop paa det Tidspunkt, hvor der var Penge at tjene, havde haft Uheld med de tre største Baade. Saaledes havde »Taarnholm« i St. Petersborg faaet Isvanskeligheder allerede tre Uger før Navigationens Slutning. »Svanholm« havde modt en langvarig Strejke paa Weseren, og »Hjortholm« var i St. Petersborg blevet beskadiget af en Elevator, et Uheld, der tvang Selskabet til at lade Baaden søge Kjøbenhavn for Reparation, hvorved den gik Glip af den sidste Højkonjunktur, før Østersøsesonen sluttede.

Alle Baadene, der efter Indkøbet var bleven sat i 1. Klases Stand, var i Fart og var nu sluttet til Fragter, der var væsentlig højere end i Aaret 1910, og Udsigterne for indeværende Aar maatte saaledes betegnes som gode.

Driftsregnskabet udviste et Nettooverskud af Kr. 26,732, som var afskrevet paa Skibenes Kapital-Konto.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen: Overretssagfører Fr. Winther, Kaptajn D. G. Mathiesen og Forretningsfører Wm. Schaldemose. Til kritisk Revisor genvalgtes Kontorchef Svensson.

Havarier og Forlis.

Haa bet, Skonnert af Aalborg, er den 27. Marts paa Rejsen fra Hjemstedet til Snoghøj med Kunstgødning, strandet i Møllebugten ved Stril Odde og er Vrag.

Ellen, Dpsk. af Karlshamn, er paa Rejsen fra Königsberg med Restladning Foderstoffer til Randers, i Sundet blevet paascjlet af Øresundsdamperen »Sverige«. Kollisionen fandt Sted i tæt Taage, og »Ellen« sank kort efter at alle om Bord værende var bjerget over i »Sverige« og i Dampfargen »Kjøbenhavn«.

Håkon, Dpsk. af Göteborg, tordede den 22. ds. ved Udsejlingen fra Aarhus mod Bolværket med Agterenden, hvorved Skruen led en Del Skade.

Heinrich, Skonnert Uetersen ved Rendsborg, kom den 25. ds. paa Grund ved Albuetriller i Sneykning. Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Nykjøbing S. med en Ladning Majs. Svitizers bragte Skibet flot, hvorefter det fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Cathcartpark, Dpsk. af Greenock, kom den 25. ds. paa Rejsen fra Burntisland til Nakskov med en Ladning Kul paa Grund ved Indsejlingen til Nakskov. Med Assistance af Dampskibet »Activ« kom Damperen atter flot.

Ebba, hollandsk Kuf, er paa Rejsen til Königsberg med en Lædning Cement den 25. ds. kommet paa Grund paa Rødsand ved Gjedser.

Kronborg, Dpsk. af Helsingør, kom den 24. ds. paa Grund paa Sprogø. Flot ved egen Hjælp.

Nybygninger, Køb og Salg.

Barkskibet «Concordia» af Kivik er gennem Julius F. Schierbecks Efterfølger, her, blevet solgt til et Rederi i Finland.

Paa J. Ph. Jørgensens Værft i Svendborg løb den 27. ds. en 3/m. Skonnert, «Danmark», af Stabelen. Skibet skal føres af Kaptein Husfeldt. (Svendb. Amtst.)

Skibsreder Martin Christensen, Thuro, har solgt den ham tilhørende Skonnerthrig «Schiller» til et Rederi i Raumo, Finland. Købesummen er ukendt. (Svendb. Amtst.)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

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

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

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/4 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovimestre.

Paa gennem alle Skibshandlere og

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kunsthvæverker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer tørres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statshandledriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6051. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 28./3. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 29./3. — Algarve, Borries, afg. herfra 28./3. til Newcastle. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 28./3. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 29./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Rodosto 29./3. til Panderna. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24./3. hertil. — Arno, Thomsen, afg. Dartmouth 20./3. til Genua. — Aurora, Fischer, pass. Holtenau 29./3. til Königsberg. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 28./3. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 29./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 23./3. hertil. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Palermo 29./3. — Christian IX, Holm, ank. London 26./3. — Dagmar, Bogvad, ank. Hamburg 28./3. — Esbjerg, Strauve, afg. herfra 28./3. til Liban. — Florida, Andersen, dokker. — Frederik, Sørensen, dokker. — Garonne, Kroman, ank. Riga 25./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 25./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 21./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 24./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 25./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./3. — Kentucky, Andersen, ank. Kristiania 29./3. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 24./3. — Kursk, Gommesen, afg. Marseille 29./3. til Benicarlo. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 29./3. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 28./3. til Dunkerque. — Louise, Larsen, ank. Pillau 27./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 11./3. til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Havre 27./3. — Moskø, Jønsen, afg. Reval 29./3. til Rotterdam. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 29./3. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Tunis 29./3. til Pi-

raus. — Nordjylland, Søberg, ank. hertil 27./3. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 29./3. til Dunkerque. — Omsk, Tønnesen, afg. Hull 26./3. til Liban. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./3. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 22./3. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 30./3. — Pregel, Iversen, dokker. — Saga, Wiberg, ank. hertil 30./3. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25./3. til Buenos Aires. — Thyra, Traup, afg. Stavanger 29./3. hertil. — Tiber, Bech, pass. Hirtshals 30./3. hertil. — Tyr, Thaning, afg. herfra 28./3. til Windau. — United States, Gøtsehe, afg. Kristiansand 25./3. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 26./3. — Haus Gude, ank. Stettin 6./3. — Lena, ank. hertil 28./3. — Vadsø, afg. Manchester 28./3. til Liverpool.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien, Cortsen, afg. Antwerpen 26./3. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 29./3. til Japan. — Tanquebar, v. Deurs, afg. Shimonoseki 28./3. — Indien, Jensen, afg. Port Said 21./3. til Kjøbenhavn. — Siam, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Pangan, Gabe, pass. Gibraltar 28./3. — Samui, Licht, pass. Perim 19./3. — Bintang, Caroc, ank. Soesoe 30./3. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 26./3. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Havre 29./3. til London.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Nørre Sundby 28./3. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./3. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 24./3. til Havre.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Bordeaux 28./3. — Nelly, Clausen, ank. Cannelipari 26./3. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 23./3. til Algier. — Lilly, Nielsen, afg. London 27./3. til Burntisland. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 28./3. for Riga. — Dagny, Sørensen, afg. Huerva 24./3. til Dunkerque. — Mary, Bang, ank. Trøport 29./3.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neufahrwasser 28./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 27./3. til Neufahrwasser. — Pawol Andrejeff, Tannebek, ank. Pozzuoli 23./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kiel 28./3. til Windau. — Russ, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hounaine 19./3. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Swansea 28./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. til Glückstadt. — Helmer Moreh, Thorsoe, ank. Santa Elena 11./3. — Nawa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Liban.

Vesterhavet. Nordsoen, Gramm, ank. Hamburg 26./3. — Nexos, Basse, afg. Esbjerg 27./3. til Hamburg. — Gørda, Iversen, afg. Cartagena 26./3. til Garrucha. — Jøger, Schiff, afg. Gaudia 26./3. til Bremen. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Havnefjord 27./3. til Vestmannaøerne. — Laura, Pedersen, ank. Goole 27./3. — Nora, Larsen, ank. Fleetwood 27./3. — Cito, Ipsen, ank. Bayonne 27./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Hull 30./3. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 27./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Aarhus 25./3. — Hermia, Hansen, afg. Methil 28./3. — Alice, Jørgensen, ank. Masnedund 25./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 25./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Dunkerque 27./3. — Valborg, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./3. — Gunhild, Hansen, afg. Dunkerque 27./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 18./3. — Martha, Christensen, ank. Bordeaux 28./3. — Elna, Rathje, afg. Almeria 22./3. — Thorøse, Pedersen, afg. Oran 26./3. — Simonsen, Møller, ank. Napoli 29./3. — Jeanne, Olsen, ank. Middleshro 26./3. — Vera, Larsen, ank. Tynen 23./3. — Daisy, Lagesen, afg. Burntisland 24./3. — Anine, Leth, ank. Monaco 23./3. — Kamma, Løffer, ank. Vigo 24./3.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Blyth 25./3. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 28./3. — Skinfaxe, Faber, afg. Königsberg 25./3. til Rotterdam. — Gullfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 28./3. til Kjøbenhavn. — Rodfaxe, Viiland, ank. Rotterdam 24./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Bona 19./3. til Hamburg. — London, Bom, afg. Antwerpen 16./3. til Porto Vecchia. — Paris, Tholander, afg. London 26./3. til Leith. — Bryssel, Kaas, afg. Port Talbot 16./3. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bathurst 12./3. — Wien, Boeck Hansen, afg. Barry 6./3. til Dakar. — Roma, v. Thun, afg. Palermo 28./3. til Algier.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 25./3. — Freja, Nielsen, ank. Ghent 26./3. — Vera, Thing, ank. London 28./3.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Methil 24./3. — Amulienborg afg. Leith 25./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg ank. Rotterdam 23./3. — Børglum pass. Konstantinopel 18./3. — Chassie Mærsk afg. Gibraltar 25./3. — Dansborg afg. Sfax 22./3. — Elsborg afg. (Fortsættes Side 197.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

575. Betegnelse af Taagesignal i Søkort, Danmark. For Fremtiden vil Betegnelsen **T P** i Søkortene betegne et Taagesignal, der under Taage kun lejlighedsvi er i Virksomhed. (Kort A. Fyr-Port. Side 4.)

576. Vagere til Opmaalng, Nordsøen. Fra Begyndelsen af Maj 1911 vil der til Brug ved Opmaalng være udlagt en Del sorte Vagere med Flag i Farvandet mellem »Horns-Rev« Fyrskib og »Graadlyb« Fyrskib. »Horns-Rev« Fyrskib: 55° 34' (06'') N. Br. 7° 19' (30'') Ø. Lgd. **577. Fiskerfyr tændes, Kallundborg, Store-Bælt.** Den 1ste April 1911 tændes et rødt, fast Fiskerfyr ved Kallundborg Havn. Flammens Højde: 8 m. Fyret anbringes under en af de hvide Glødelamper ved Havnen, 133 m fra Bolværkets V-lige Hjørne. 55° 40' (40'') N. Br. 11° 05' (25'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 162, 211, 220 og 227. Danske Lods, Side 327. Havne-Lods, Side 64. Fyr-Port. Nr. 251 A.)

578. Løb midlertidig spærret, Masnedssund Jernbanebro, Smaalands-Farvandet. Paa Grund af Reparationer ved Masnedssund Jernbanebro er Løbet gennem denne spærret for Sejlads fra den 25de April 1911 Kl. 6 Pm. Indtil Arbejdet, der sandsynligvis vil strække sig over et Tidrum af 5 Dage, er tilløbet spærret. Jernbanebroen: 54° 59' (40'') N. Br. 11° 53' (40'') Ø. Lgd.

579. Klokketønde atter udlagt, Bøgestrom, Østersøen. Klokketønden »Bøgestrom« er atter udlagt og Vintersmærket inddraget. 55° 08' (00'') N. Br. 12° 16' (18'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2807. Kjøbenhavn 1910.)

580. Is ved Iskand, Telegram fra Isafjorden. Den 23de Marts. Nu atter isfrit, Kap Nord.

581. Fyrs Brændetid, Stykkisholm, Breidifjorden, Island V-Kyst. Stykkisholm røde, faste Ledelyt brænder fra 1ste September til 15de April. Fyret: 65° 04' (37'') N. Br. 22° 43' (40'') V. Lgd. (Kort Nr. 107, 172 og 233. Islandske Lods, Side 43. Fyr-Port., Nr. 594.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2812. Kjøbenhavn 1910.)

B.

1. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

582. Formodet Grund, Argos Grund NNW, Bøttniske Bgt, Sverrig. Damperen »Cedric«, der i December 1910 forulykkede i Nærheden af Argos Grund, formodes at være stødt paa en ukendt Grund. Man advares derfor mod at passere N. om Argos Grund i under 5 Sm Afstand og V. om samme Grund i under 2 $\frac{1}{2}$ Sm Afstand. Dybdeforholdene vil blive nærmere undersøgt. Argos Grund: 60° 37' 55" N. Br. 18° 21' 45" Ø. Lgd.

583. Fyrskibet »Kopparstenarne« udlagt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er »Kopparstenarne« Fyrskib afgaaet til sin Station den 24de ds. 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd.

584. Fyrskibet »Svenska Björn« udlagt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er »Svenska Björn« Fyrskib afgaaet til sin Station den 27de ds. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd.

585. Fyrskibet »Palmer Ort« atter udlagt, Greifswalder Bodden, Tyskland. »Palmer Ort« Fyrskib er atter udlagt. 54° 12' N. Br. 13° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 285. Kjøbenhavn 1911.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

610. Fyr ødelagt, Southwest Pass West Jetty, Mississippi River, Louisiana, Forenede Stater i Nord-Amerika. Southwest Pass West Jetty Fyr er ødelagt, det vil blive repareret saa snart som muligt. 28° 55' 09" N. Br. 89° 25' 42" V. Lgd.

611. Fyr forandret, Port of Veracruz, Mexiko. Fyret paa den SØ-lige Bolgebrøder ved Veracruz er forandret til et rødt Fyr med Tre-Formærkelser i Stedet for med En-Formærkelser, i øvrigt er Fyret uforandret. 19° 12' N. Br. 96° 07' V. Lgd.

612. Lystønde ikke paa Station, Samedina Bank, Colombia. Lystønden ved Samedina Sacrificios Island Fyr viser nu grønt, fast Lys fra N. 17° V. til N. 7° Ø. over Blanquilla Rev, hvor Fyret tidligere var formærket. 19° 10' N. Br. 96° 05' V. Lgd.

613. Tønde ikke paa Station, Santa Cruz del Sur, Cuba S.-Kyst. Den sorte og rød vandret stribede Stumptønde paa S.-Siden af 3 $\frac{1}{2}$ m Grunden, der ligger 2 $\frac{1}{2}$ Sm N. 17° Ø. fra Mosquito Cay, er ikke paa Station. Mosquito Cay: 20° 29' N. Br. 77° 59' V. Lgd.

614. Oplysning om Fyr, Cape San Antonio, Cuba. Cape San Antonio Fyr paa SV.-Pynten af Cuba gaar i Skjul af Træer, saa Fyret ikke lyser Ø. for S. 37° Ø. Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen sætter haardt ind i Corrientes Bay. 21° 52' N. Br. 84° 57' V. Lgd.

615. Fyrs Beliggenhed, Icacos Point, Trinidad. Icacos Point Fyr ligger paa 10° 03' 14" N. Br. 61° 55' 50" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

616. Fyr atter normalt, Tutoia, Brasilien. Tutoia Fyr brænder atter normalt. 2° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 229. Kjøbenhavn 1911.)

617. Fyr tændt, Fort Caldera, Chile. Paa Molen paa V.-Siden af Caldera Bay er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 1 $\frac{1}{2}$ Sm. 27° 03' 45" S. Br. 70° 51' 35" V. Lgd.

618. Mole genopført, Fyr nedlagt, Arica Road. Den sødelagte Mole ved Arica Road er genopbygget. Den ny Mole strækker sig fra loderenden af den gamle Mole 90 m i NV. t. V. og derefter 45 m i V. $\frac{1}{2}$ S.

Det grønne Fyr paa NØ.-Enden af den gamle Mole er nedlagt. Det røde Fyr er flyttet til N.-Siden af den ny Mole, lige inden for Bøjningen. 18° 28' 34" S. Br. 70° 20' 08" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

619. Fyr midlertidig forandret, Pianosa, Italien V.-Kyst. Fyret paa Straffeanstalten paa Øen Pianosa er midlertidig forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 Sek., Blink 3 Sek., Morke 7 Sek. Synsvide: 12 Sm. 42° 35' 06" N. Br. 10° 05' 50" Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

620. Baaker, Port Molindi, Engelsk Ø-Afrika. Paa Ruinen 12 $\frac{1}{2}$ Kb N. 34° V. fra Vasco da Gama's Piliar er opført en 8 m høj Stenpille i Stedet for den tidligere Baake.

Paa Toppen af Conspicuous Sand Hill, 4 $\frac{1}{2}$ Sm N. 9° Ø. fra Vasco da Gama's Piliar, er opført en hvid Baake. Vasco da Gama's Piliar: 3° 13' S. Br. 40° 08' Ø. Lgd.

621. Fyr midlertidig slukket, Quelimane, Portugisisk Ø-Afrika. Tangalane Fyr og Fyrene ved Indløbet til Quelimane er midlertidig slukket. 18° 01' S. Br. 36° 58' Ø. Lgd.

622. Vrag, East London Roadstead, Cape of Good Hope, Afrika. Vraget af Barken »Radiant« ligger 8 $\frac{1}{2}$ Kb N. 73° Ø. fra Castle Point Fyr og 8 $\frac{1}{2}$ Ø. fra East Beach Fyr-baake. Man advares mod at ankre i Nærheden af Vraget, der ikke er afmærket. Castle Point: 33° 01' S. Br. 27° 55' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

586. Vrag. Amrum Bank SV. Norsøen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er paa 54° 30' N. Br. 7° 35' Ø. Lgd. observeret en Mast i m over Vandet. Masten er sandsynligvis fast i et paa Grunden liggende Vrag.

587. Det ny Afmærkningssystem. Norge. I Sommeren 1911 vil det nye Afmærkningssystem blive indført i Hovedfarvandet langs Kysten fra Jæderen til Øst-Finnmarken. Reglementet for Systemet i danskets Farvand er følgende:

Nær Hovedfarvandet (ikke hver enkelt Del af samme) Rejning er N—S, anbringes sorte Stager med spids Top paa Ø-Siden af Farvandet, røde Stager med afstumpet Top paa V-Siden af Farvandet.

Nær Hovedfarvandets Rejning er Ø—V, anbringes sorte Stager med spids Top paa S-Siden af Farvandet, røde Stager med afstumpet Top paa N-Siden af Farvandet.

Middelfarvandsgrunde er afmærket efter ovennævnte System eller med rød og sort vandret stribe Stager med Kors paa Toppen, der anbringes paa Midten af Grunden eller midt for denne i Farvandets Rejning.

A. Hovedfarvandet fra Jæderens Rev til Stat har N—S-lig Rejning.

B. Hovedfarvandet fra Stat til Leksen, Trondhjemsteden, har Ø—V-lig Rejning.

C. Hovedfarvandet fra Trondhjem til Vestfjorden har N—S-lig Rejning.

D. Hovedfarvandet fra Lødingen til Tromsø har N—S-lig Rejning.

E. Hovedfarvandet fra Tromsø til Porsangerfjorden har Ø—V-lig Rejning.

F. Hovedfarvandet har man seledes røde Stager om Bagbord og sorte om Styrbord.

588. Opmaalingsbåke anlægt. Helgoland, Tyskland. Opmaalingsbåken paa Helgoland er ødelagt og bliver foreløbig ikke genopført. 54° 11' 00" N. Br. 7° 55' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2765, Kjøbenhavn 1910.)

589. Øvelser. Cuxhaven. Elben. I den sidste Halvdel af April 1911 afholdes Øvelser ved Cuxhaven. Øvelsesfeltet ligger i Steilsandharvasser. Dette spærres mellem Tønde Eitzen-halv—Mittelgrund-West og Tønde N—Mittelgrund-Ost, paa begge Sider ligger 2 almindelige, gule Tønder med rødt Flag. Spærres Farvandet undtagelsesvis om Natten, vises et tredobbel (rød-livid-rød) lodret Fyr. Tønde Eitzenhalv: 53° 56' 18" N. Br. 8° 33' 30" Ø. Lgd.

590. Skydøvelser. Weser. Fra den 1ste April til den 15de Maj fra 1ste August til 30de September og fra 23de November til 15de December 1911 afholdes Skydøvelser paa Weser. Skydofeltet begrænses med ad Floden af en Linie: Tønde 16—Penderwarden 3, op ad Floden af en Linie: tidligere Fort Brinkmahof i—Fort Langflüchen I, og det er spærret for al Sejlsads. Nær der skydes, hejses paa Fortet, hvortil der skydes, Flag B. Paa Holsweg og Meyerstiedje Pyramme hejses, fra 1 Time før Skydningens Begyndelse indtil dens Ophør, Flag B eller en rød Lanterne. Politidampene fører et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Toppen.

Den 25de og 26de April fra den 4de til den 6te, fra den 8de til den 12te Maj og fra den 8de til 14de December 1911 er Farvandet spærret hele Dagen.

I den sidste Halvdel af Marts og fra den 12te Maj indtil den 31te August 1911 afholdes Øvelser om Dagen paa et Felt, der ligger uden for den dybe Rende i det Ø-lige Farvand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K over Y, mod S. af en Linie fra Fort Langflüchen II til Fort Brinkmahof II, og inden for dette Areal er den egentlige Øvelsesplads afmærket med fire gule, almindelige Tønder med rødt Flag. Feltet er spærret for Sejlsads, naar det er spærret om Natten, vises fra en Pram et hvidt, lodret Dobbeltyr. Holsweg Fyr: 53° 42' 50" N. Br. 8° 14' 48" Ø. Lgd.

591. Tønder flyttet. Solthörn. Weser. I Aussenweser ved Solthörn er følgende Spids-tønder flyttet paa Grund af Forandringer i Farvandet og ligger nu seledes: Tønde Nr. 17 i 6 m Vand paa 53° 41' 47" N. Br. 8° 24' 44" Ø. Lgd., Tønde Nr. 18 i 6 m Vand paa 53° 40' 52" N. Br. 8° 25' 07" Ø. Lgd. og Tønde Nr. 19 i 5, m Vand paa 53° 40' 06" N. Br. 8° 25' 52" Ø. Lgd.

592. Nyt Løb afmærkes. Jade. Da der mellem Waktet Minsener Old Oog og H-Plate i Aussenjade har dannet sig et nyt Løb med 8, m Vand, vil der blive udlagt følgende Sommer-smærker: En rød Stumpønde, mærket M/A, paa 53° 48' 00" N. Br. 8° 01' 54" Ø. Lgd. En rød Stumpønde, mærket M/B, i Stedet for Minsener Old Oog røde Stumpønde, paa 53° 47' 12" N. Br. 8° 01' 54" Ø. Lgd. En rød Stumpønde, mærket M/C, paa 53° 46' 00" N. Br. 8° 02' 16" Ø. Lgd. En sort og rød stribe Båkeønde med Ballon, mærket M/I, paa 53° 48' 33" N. Br. 8° 01' 38" Ø. Lgd. En sort Spidsønde, mærket M/2, paa 53° 48' 00" N. Br. 8° 02' 13" Ø. Lgd. En sort Spidsønde, mærket M/3, paa 53° 46' 44" N. Br. 8° 02' 45" Ø. Lgd. En sort og rød Båkeønde med nedadvendt Kegel, mærket M/4, paa 53° 45' 10" N. Br. 8° 02' 57" Ø. Lgd.

593. Oplysning om Vrag. Borkum N. Vraget af Damperen »Emma«, N. for Junster Riff, er tilsendt Mastene borttaget og Vragenden luddraget. 53° 42' 36" N. Br. 6° 45' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2873, Kjøbenhavn 1910.)

594. Lystønde flyttet. Ostfriesisches Gatje. Ems. Lystønde G 5 i Ostfriesisches Gatje er flyttet c. 250 m V. paa og ligger nu paa 53° 19' 34" N. Br. 7° 02' 06" Ø. Lgd.

595. Vrag afmærket. Ijmuiden. Holland. En Muddermaskine er sunket c. 735 m inden for Ijmuiden Havemunding, tæt Ø. for Spidsønde Nr. 3, 120 à 160 m S. for Ledelinen. Yder-endene er afmærket med en grøn Vragtønde, medens et Vragfyrskib, der viser de foreskrevne Lys, er udlagt N. for Vraget. Ijmuiden Havn: 52° 28' N. Br. 4° 34' Ø. Lgd.

596. Afmærkning forandret. Ewijkstius. Zunderzee. Den røde Vager Nr. 8 med 2 Bal-loner ved Ewijkstius er ombyttet med Spidsønde Nr. 8 med Ballon. 52° 53' N. Br. 4° 53' Ø. Lgd.

597. Tønde flyttet. Zeegat van Brouwershaven. Spidsønde Nr. 7 i Brouwershavensche Gat ligger nu i 7, m Vand paa 51° 45' 07" N. Br. 3° 46' 06" Ø. Lgd.

598. Tønde flyttet. Krammer. Zeegat van Brouwershaven. I Krammer er Spidsønde Nr. 9 med Ballon flyttet og ligger i 6 m Vand paa 51° 40' 24" N. Br. 4° 10' 27" Ø. Lgd.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

599. Fyr (andt. Perdrix. Riviere du Trieux. Frankrig. Det grønne, faste Fyr paa Perdrix Baake er nu permanent tændt. 48° 47' 47" N. Br. 3° 05' 48" V. Lgd. (Se »Efterret-ninger for Søfarende« Nr. 103, Kjøbenhavn 1911.)

600. Tønde midlertidig udlagt. Le Corbeau. Treguier. En sort Spirtønde med cylindrisk Topbetegnelse er midlertidig udlagt 150 m V. fra Le Corbeau ødelagte Sømærke. 48° 53' 28" N. Br. 3° 10' 11" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 303, Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

601. Klippe fundet. Basse Jaune. Iles Glémans. Frankrig. En Klippe med 6, m Vand er fundet paa SV-Kanten af Basse Jaune, 2240 m S. 79° 0' V. fra Klippen, der falder 0,2 m tør ved Lavvande. Med svær Sø bryder det paa Klippen. 47° 42' 24" N. Br. 3° 52' 11" V. Lgd.

602. Ledelyr forandret. Faro og Ollhao. Fortugal S.-Kyst. Løbet over Barren ved Faro og Ollhao har forstuet sig betydelig mod V. Ledelyrene er nu to røde, faste Fyr. Baglyret vises paa Hovedkirkeens Taarn i Ollhao og Forlyret fra SV-Hjørnet af Huset ved Rednings-Stationen paa Øen Culatra. De røde og hvide, faste Ledelyr paa Culatra er slukkede. 36° 59' N. Br. 7° 50' V. Lgd.

603. Lystønde udlægges. Magnacha Spit. Restigouche River. Chaleur Bay. Canada. Ved Skibsstartens Begyndelse 1911 udlægges ved SV-Enden af Magnacha Spit en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser. 48° 03' 36" N. Br. 66° 18' 35" V. Lgd.

604. Frøhaad inddraget. Lystønde flyttes. Garde Point. Restigouche River. Chaleur Bay. »Garde Point« Frøhaad er inddraget. Ved Skibsstartens Begyndelse 1911 flyttes Garde Point Lystønde Nr. 10 ¼ Sm V. i til 48° 03' 33" N. Br. 66° 31' 12" V. Lgd.

605. Fyr forandret. Dalhousie Harbour. Restigouche River. Chaleur Bay. New Brunswick. I det hvide Fyr med To-Formørkelser ved Government Wharf, Dalhousie Harbour, er indsat 2 røde Lysvinkler. Fyret viser nu rødt Lys V. for N. 67° V., hvidt Lys fra 67° V. gennem N. til Ø. og rødt Lys S. for Ø. De røde Lysvinkler lyser over Grundene i Nordenden af Værftet. 48° 04' 25" N. Br. 66° 22' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 402, Kjøbenhavn 1911.)

606. Rednings-Station flyttet. Little Wood Island. Grand Maan Island S. Bay of Fundy. Paa N-Kysten af Little Wood Island, S. for Grand Maan Island er oprettet en Rednings-Station med Motorbaad.

Rednings-Stationen ved Seal Cove, S-Kysten af Grand Maan Island, er nedlagt. Grand Maan Island SV-Pynt: 44° 36' 00" N. Br. 66° 54' 16" V. Lgd.

607. Taagsignal forandret. Gross Island Fyr. Nova Scotia S.-Kyst. Taagsignalet ved Gross Island Fyr er forandret og gives nu med Diaphan, Et-Stød hver I Minut, Stød 2 ½ Sek., Pause 5 7 ½ Sek. 44° 18' 45" N. Br. 64° 09' 57" V. Lgd.

608. Fyr forandret. Egg Island. New Jersey. Delaware Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika. Egg Island hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,2 Sek. Samtidig er Lysstryken foretaget. Der er ingen Vagt ved Fyret. 39° 10' 44" N. Br. 75° 08' 13" V. Lgd.

609. Mindre Dybde. Winyah Bay. South Carolina. I Indløbet af Winyah Bay er der midt i Løbet ud for South Jetty Fyr i 7,5 m Vand fundet en Dybde af 5,5 m. South Jetty Fyr: 33° 11' 26" N. Br. 79° 08' 05" V. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

623. Tønder ombyttet med Lystønder. Langsar Baai. Sumatra Ø.-Kyst. Langsar Anduvningstønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 4° 36' N. Br. 98° 05' Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 og Stumpstønde Nr. 5 i Birim-Geul er ombyttet med Lystønder, der viser hvidt Lys med Formørkelser.

Pasir Poethi Blinkfyrt er endnu ikke slukket. 4° 32' N. Br. 97° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 312. Kjøbenhavn 1911.)

624. Fyr tændes. Lystønde inddrages. Middelhavs-Rif. Straat Doerian. Riouw Archipel. Paa Ø.-Kanten af Middelhavs-Rif skal tændes et hvidt Fyr med En-Formørkelser, Lys 1. Sek., Mørke 1. Sek. Synsvidde: 10 Sm. 0° 51' N. Br. 103° 34' Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde paa SV.-Kanten af Revet, der viser hvidt Lys med Formørkelser, skal inddrages.

625. Fyr forandres. Eiland Pappan. Broensei Baai. Borneo N.-Kyst. Ontrent den 17de April 1911 forandres Eiland Pappan Fyr til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., der viser hvidt Lys fra S. 57° V. gennem S. til S. 71° Ø., rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 25° Ø., hvidt Lys derfra til N. 15° Ø., for øvrigt rødt Lys. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 14 Sm. 5° 15' N. Br. 115° 16' Ø. Lgd.

626. Fyr forandret. Fyr tændt. Macao. Canton River. China. Fyret paa Fort Nossa Senhora da Guia, paa SØ.-Siden af Macao Halvø, er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 10 Sek. Flammens Højde: 102 m. Synsvidde og Lysevne: 25 Sm. 22° 11' 45" N. Br. 113° 33' 55" Ø. Lgd.

Paa SV.-Spidsen af Macao Halvø er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde og Lysevne: 6 Sm. 22° 11' N. Br. 113° 33' Ø. Lgd.

Paa Fort S. Thingo da Barra, ved Indløbet til Macao indre Havn, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde og Lysevne: 4 Sm.

627. Fyr tændt. Bar Island. Canton River. Paa V.-Siden af First Bar Island er tændt et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 16 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. 23° 04' N. Br. 113° 29' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

628. Karantænebestemmelser. Malta. — Pireus, Neapel og Palermo er erklæret smittet af Kopper.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England, Februar 1911.
R 2615	England, South Coast. — Portland to Christchurch.
R 2255	England, South Coast. — Weymouth and Portland.
R 1628	England, East Coast. — Hartlepool Bay.
R 748a	Indian Ocean. — Indian ocean, southern portion.
R 748b	Indian Ocean. — Indian ocean, northern portion.
R 3365	Korea. — Port Hamilton to Mackau group. Frankrig:
R 5206	D'Ovestreham à Dioppe. November 1910.
N 984	Instructions nautiques. Côte Sud de France et côtes de Corse. Pris 5 fr.
N 803	Instructions nautiques. Côte Sud de France et côtes de Corse.
N 216	Phares, Stations de Sauvetage, Stations de Signaux, Signaux horaires. Série C. Janvier 1911.

Stettin 23./3. — Esrom ank. Hamburg 13./3. — Flynderborg ank. Ghent 27./3. — Fredensborg ank. Kalundborg 22./3. — Frederiksberg ank. Hamburg 22./3. — Fyen, afg. Cardiff 18./3. — Guldborg afg. Huelva 25./3. — Gurre, ank. Blyth 26./3. — Hammershus afg. Baltimore 12./3. — Harrildsborg ank. Huelva 25./2. — Hundborg afg. Riga 26./3. — Høneborg afg. Huelva 24./3. — Jelling ank. Genua 25./3. — Jomsborg afg. Portland 26./3. — Jungshoved ank. Buenos Aires 24./2. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 27./3. — Kallundborg ank. Barry 25./3. — Kalø ank. Newport 23./3. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 27./3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Stettin 25./3. — Marselisborg pass. Hirtsbals 27./3. — Visborg ank. Rouen 25./3. — Næsborg ank. Helsingør 22./3. — Peter Marsk afg. Huelva 22./3. — Randelsborg afg. Cardiff 21./3. — Rosenborg afg. Dunkerque 24./3. — Silkeborg afg. Rouen 22./3. — Skakkeborg pass. Gibraltar 24./3. — Skanderborg ank. Huelva 22./3. — Skjoldborg ank. Odense 21./3. — Skodsborg ank. Huelva 24./3. — Spigerborg afg. Cette 23./3. — Stegelborg afg. Marseille 16./3. — Stjerneborg ank. Cardiff 21./3. — Søborg afg. Newcastle 24./3. — Taaruborg ank. Rendsburg 25./3. — Tuborg ank. Kjøbenhavn 26./3. — Ulfborg ank. Sousse 25./3. — Uranienborg ank. Nantes 27./3. — Vordingborg ank. Huelva 27./3. — Ørkild afg. Aneona 23./3.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Coplej, Hansen, ank. Antwerpen 26./3.
Fans-Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Gibraltar 27./3.
Rønne. Prøven, Olsen, ank. Fredericia 12./3. — Næstved, Clausen, ank. Karlshamn 12./3. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 13./2. — Kastor, Clausen, ank. Danzig 14./2. — Leif, Nielsen, ank. Horsens 17./2. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Langøre (Samsø) 19./2. — Prøven, Olsen, ank. Aalborg 23./2. — John Hintze, Knudsen, ank. Karlshamn 23./2.
Svendborg. Erhardt, Larsen, ank. Shoreham 22./3. — Standard, Rasmussen, ank. Horten 22./3. — Fortuna, Jørgensen, ank. Königsberg 23./3. — Fyn, Mouritzen, ank. Fowey 22./3. — Vera, Jensen, ank. Kinsale 22./3. — Ruth, Falentin, ank. Drøbak 23./3. — Christian, Jørgensen, ank. Frederiksstad 22./3.

— Guldberg, Jensen, ank. Grimstad 24./3. — Fylla, Rasmussen, ank. Drøbak 23./3. — Niels Juel, Olsen, ank. Northernby 23./3. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kragerø 23./3. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./3. — Frej, Brandt, ank. Neufahrwasser 24./3. — Katrine, Hansen, ank. Stavanger 24./3. — Fulvia, Petersen, ank. Lübeck 27./3. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Refsnäs 23./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Trapani 25./3. — Delos, Andersen, ank. Portland 27./3. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Stockton 25./3. — Valdemar, Andersen, ank. Kjøbenhavn 25./3. — Confidence, Michaelsen, ank. Hamburg 25./3. — Leif, Andersen, ank. St. Nazaire 26./3. — Hans Ditlev, Christiansen, ank. Odense 26./3. — Zenitha, Jensen, ank. Llanelly 27./3. — Skjold, Larsen, ank. Banff 27./3. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kings Lynn 27./3. — Imanuel, Jensen, ank. Pillau 27./3. — Triton, Nielsen, ank. Trequire 28./3. — Apollo, Nielsen, ank. Southampton 28./3. — Lindhardt, Madsen, ank. Ipswick 29./3.

Æra. Dronning Louise, Lauritzen, ank. Orth 26./3. — Ofelia, Clausen, ank. Barntisland 27./3. — Marie, Weber, ank. Grangemouth 25./3. — Pampa, Svendsen, ank. Ystad 26./3. — Christiane, Bager, ank. Kjøbenhavn 27./3. — Freden, Christensen, ank. Cahirciveel 27./3. — Harris, Thorstensou, ank. Coruna 26./3. — M. Hay, Petersen, ank. Horsens 25./3. — Hermod, Dreimann, afg. Marstal 27./3. til Norge. — Margrethe, Petersen, afg. Marstal 27./3. til Hammershavn. — Caroline, Albertsen, afg. Marstal 27./3. til Tyskland. — Rødkilde, Christensen, afg. Marstal 27./3. til Faxe. — Adele, Kock, ank. Kolberg 28./3. — Aerial, Christensen, ank. Boness 28./3. — Rigmor, Petersen, ank. Barth 27./3. — Hosanna, Raabauge, ank. Aberdowey 27./3. — I. Kofod, Andersen, pass. Skagen 28./3. p. R. t. Faxe Ladeplads. — Kathinka, Olsen, ank. Haderslev 28./3. — Lauritz, Folmer, ank. Swinemünde 28./3. — Noline, Hansen, er afg. Marstal til Hammershavn.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1911. — Det forenede Dampskibsselskab. — Vejrovsigt over Nordatlantenhavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

River-side Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af Talfuntrosserne

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser (Sprit og tørrc) i Kasse eller Hus med Lampe.

AzimutInstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter dobbelte og lange

Sextanter og Octanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



Walkers

originale Lodde- og Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbelslaaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forsterrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 4. April 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
 Central 6890
 Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Fruktvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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



I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juulsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
 Kjobmagergade 18.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.:
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.
 paatager sig hurtig og dygtig Assistance i
 Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
 Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

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

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

Rahjtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

LANDMANDSBANKEN

Udsteder Deksler og Økkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørger.

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
 de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Vilhelm A. Bang tilbyder
 Representant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** Prioritetslaan i Skibe
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør

paatager sig Nybygning og Reparation af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egenvægt.

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

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

Skib til Salg.

Gl. „Nicoline“, 31,19 Netto, lastende ca 75 Tons dw., ca. 4000 Kbit. Trælast. i enhver Henseende i udmærket Stand, er billig til Salg ved Henvendelse til

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.

Hypotheklaan

i 1 Klasse skandinaviske Dampskibe bevilges. Nærmere Oplysninger ved

JOH. WESMANN
Kristiania.

Otto Kragh's Efterfølger (Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Tel. 162

Tel. 162

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
- Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
- Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
- Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 11. April Kl. 3 Ny Tødbodgade 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1911.

Bestyrelsen.

Masned Sundbroen

vil ikke blive aabnet for gennemsejlene Skibe i Dagene fra den 25. til den 30. April 1911. grundet paa Reparation af Broen.

Havneudvalget.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dvkker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

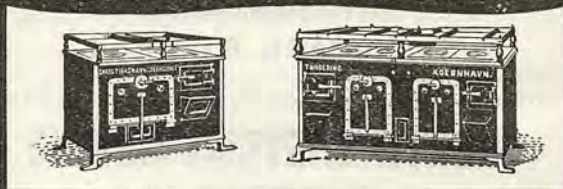
KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — København K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Officielle Bekendtgørelser.

Advarsel for Søfarende.

Et Vrag sunkne. Mellem Drogden og Falsterbo. Sundet.

Dampskibene „Saxo“ og „Helene“ er sunkne retvisende S. 2° V. for Drogdens Fyrskib ca. 5 1/2 Sømil Afstand. Master og Skorstene er synlige over Vandet. „Helene“ ligger ca. 250 m V. for „Saxo“. Et dansk Vragfyrskib er udlagt ca. 200 m Ø. for „Saxo“'s Vrag, et svensk Vragfyrskib er udlagt V. for „Helene“'s Vrag.

De Søfarende opfordres til at udvise stor Paapasselighed ved Passage af Stedet.

Marineministeriets Admiralitetskontor, den 3. April 1911.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 1. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Forretningsudvalget forelagde Repræsentationens Beretning for Aaret 1910, der tiltraadtes.

2. Til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar genvalgtes Direktør Carl Will, til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgtes Kaptajn A. V. Knudsen og Konsul C. P. Lund og til Revisorer Kasserer Andresen og Grosserer Schouboe.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelse af det danske Vicekonsulat i Østerrisør. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelse af det danske Vicekonsulat for Georgia i Savannah. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Oprettelsen af et dansk Konsulat i Vladivostok. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Preston. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Vandets Vægtfylde i de vigtigere danske Havne besluttedes fremsendt til Ministeriet for Handel og Søfart.

8. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende det Rigsdagen forelagte Forslag til Lov om Indførelse af smitsomme Sygdomme i Riget henvises til et særligt Udvalg.

9. Skrivelse fra Grosserer-Societetets Komité angaaende Forslag til ny Taagesignaler. Svarskrivelse vedtoges.

10. Skrivelse fra Dansk Dampskibsrederi-Forening angaaende Signalering om Natten mellem visse danske Signalstationer og forbisejlende Skibe besluttedes fremsendt med Anbefaling til de paagældende Autoriteter.

11. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Ændring af § 7 b i Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 4. April 1911.

Skibskollisioner. »D. F. D. S.«s Dampner »Saxo« afgik fra Frihavnen Lørdag Aften den 1. ds. paa Rejse til Stettin med Stykgods. Lidt efter Midnat er den sunket fire Sm. SV. for Drogdens Fyrskib efter en Kollision med en tysk Dampner »Helfried Bismarck«. Hele Besætningen er bjerget og gik med det tyske Skib til Malmø. »Saxo«s Besætning bestod af seksten Mand; Passagerernes Antal var tre. »Saxo« sank saa hurtigt, at Mandskabet med Nød og Næppe bjergede sig selv og maatte lade alle deres Ejendele i Stikken. Mandskabet afrejste Kl. 11 Søndag Formiddag til Kjøbenhavn.

Natten mellem den 2. og 3. ds. ved 10-Tiden er derefter Dampskibet »Helene« af Kjøbenhavn, tilhørende Dampskibsselskabet Torm, lørnet imod det sunkne Dampskib »Saxo« og er straks efter sunket. Besætningen

bjergede sig i Baadene og blev i Løbet af Natten optaget af Bugserdamperen »Sprogø«.

Endelig passerede samme Nat ved 3-Tiden Gøteborg-dampneren »Iberia« for nordgaaende de to sunkne Dampere. »Iberia« gik over det ene Vrag, men fik Skruen delvis ødelagt ved Kollision med det andet; den var dog i Stand til at fortsætte Rejsen og indkom hertil om Morgen.

Det synes herefter ikke ubetimeligt at kræve nærmere Oplysning om, hvilken Vragafmærkning, der har været etableret ved Vraget »Saxo«, siden den ved Begivenhedernes Gang har vist sig saa lidet fyldestgørende.

Red.

Den norske Søfartsdirektør afskediget. Kristiania, 1. April (Ritz. Bur.) I Statsraadet i Dag er Søfartsdirektør Magnus Andersen afskediget fra sin Konstitution i denne Stilling med 6,000 Kr. i Vartpenge for første Halvaar og derefter 4,000 Kr. Afskedigelsen er foranlediget ved det Konfliktforhold, hvori Søfartsdirektøren er kommet til andre offentlige Institutioner og de skibsfartsinteresserede.

Bland andre Grunde til Søfartsdirektørens Afskedigelse er ogsaa den, at Udenrigsministeren havde fundet ikke at kunne gaa med til, at Søfartsdirektør Andersen blev udnævnt til Norges Delegerede ved Forhandlingerne mellem Norge, Sverige og Danmark om en særlig Lastelinie for Trælaster og om Bestemmelser om Transport af farlige Ladninger, hvorfor Udnævnelser maatte tages tilbage. Før hans Afskedigelse var han bleven anmodet om at ombytte sin Stilling med et andet Embede, som med Hensyn til Indtægter fuldtud stod paa Højde med hans nuværende Lønning. Hertil var han dog uvillig.

Dødsfald. Direktør V. P. K. Guldberg, en af Det østasiatiske Kompagnis Stiftere, er den 1. ds. afgaaet ved Døden, 51 Aar gammel. Han havde i mange Aar været i Siam, bl. a. som Fører af den siamesiske Kongeyacht.

Senere traadte han i Det østasiatiske Kompagnis Tjeneste, som Meddirektør, og ledede navnlig Virksomheden i Siam med stor Dygtighed. Hans tidlige Bortgang betyder et smerteligt Tab for Selskabet.

Dødsfald. Ulønnet dansk Vicekonsul i East-London (Britisk Sydafrika) Henry Drake, er afgaaet ved Døden.

Dødsfald. Føreren af Dampskibet »Dronning Olga«, Kapt. Chr. Petersen, er i Følge telegrafisk Meddelelse afgaaet ved Døden i Newport News, formentlig som Følge af et Ulykkestilfælde. Den Afdøde var c. 50 Aar gammel.

Dødsfald. Den 28. Marts afgik fhv. Skibsfører i Sydfyenske Dampskibsselskab C. F. Madsen ved Døden i Svendborg i en Alder af over 80 Aar.

(»Svendb. Amtst.«.)

Forhyring i Nykjøbing, Mors. Efter Forlydende har Havnebetjent L. Chr. Sørensen i Nykjøbing paa Mors af Søfartsministeriet faaet meddelt Bevilling som Forhyringsagent i nævnte Købstad.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Sø- og Handelsretten. Under 28. Marts har Justitsministeriet beskikket Cand. jur. T. A. V. Klafehn til 1. Assistent under Sø- og Handelsretten i København.

Danske døde af Kolera i Asien. Første Maskinmester, Johansen, paa Østasiatisk Kompagnis Dampner »Bandon« er, efter hvad »Riget« meddeler, i Følge et til Rederiet indløbet Telegram fra Bangkok, død af Kolera. I Løbet af de sidste Par Maaneder er desuden to Matroser fra Østasiatisk Kompagni døde af Kolera i Østasien.

Strid om Bjergeløn. Frederikshavn, 29. Marts. (Ritz. Bur.). Rederiet for Trawleren »Sonne«, der indbjergede Damperen »Knuthenborg«, var utilfreds med Taksationen af sidstnævnte til 62,000 Kr. og begærede Overtaksation. Denne ansatte i Dag »Knuthenborg« til 77,000 Kr. i beskadiget Stand. Om Bjergelønnen er der anlagt Sag ved den herværende Soret.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber.

Generalkonsul Johan Hansen aflagde paa Dampskibsselskaberne Dannebrog's, Dampskibsselskabet af 1896's og Neptun's Generalforsamling nedenstaaende Fællesberetning for Aaret 1910:

Resultatet af Driften for Aaret 1910 svarer i det Hele og Store til de Forventninger, der af mig er udtalt paa Generalforsamlingerne i Løbet af de senere Aar og kan i Korthed resumeres saaledes, at der har fundet en jævnt stigende Bedring Sted, som, hvis den fortsættes — hvad der maa siges at være al rimelig Udsigt til — vil resultere i, at vi i Løbet af forholdsvis kort Tid, maa ske allerede i indeværende Aar, vil være oppe paa et saadant Niveau, at vi atter kan begynde at tale om bedre Tider for Skibsfarten.

Efter en Række af gode Aar, der strækker sig fra 1894 til 1901, med en hidtil ukendt Fremgang paa alle Omraader og uforholdsmæssig stærk Udvikling af Skibbyggeriet burde det vel nok være forudset, at Tilbageslaget vilde blive ligesaa voldsomt. Dette har i Virkeligheden ogsaa været Tilfældet, og de senest forløbne Aar betegner jo en Misère for Skibsfarten, som man næsten ikke har kendt Mage til. Ulykken var den, at det viste sig umuligt at regulere Efterspørgslen efter og Udbudet af Tonnage nogenlunde i Aarenes Løb, og da Tilbagegangen begyndte at vise sig, var der ingen, der tænkte sig, at den skulde blive saa langvarig, som den viste sig at være. Rederne slog sig til Taals med, at de vel nok fik nogle mindre gode Aar, men at der af den Grund næppe var særlig Anledning til at tage ekstraordinære Forholdsregler, og man fortsatte derfor ogsaa med Bygningen af ny Skibe i saa stor Maalestok, at Aaret 1906, der hverken for sit eget Vedkommende eller de nærmest foregaaende kan betegnes som andet end et meget jævnt Aar, fremviser en Rekord paa Skibbyggeriets Omraade, idet der i det Aar blev sat ikke mindre end næsten tre Millioner Gross-Tons i Vandet. Med Fradrag af den Tonnage, der gik tabt eller blev solgt til Ophugning, viser nævnte Aar en Netto-Tonnage-Forøgelse af c. 2.100,000 Tons.

At den Mundfuld var for stor, er givet, og fra det nævnte Aar falder ogsaa Byggeriet meget stærkt, saaledes at i 1909 Netto-Forøgelsen af Verdenstonnagen er kommen ned paa 600,000 Tons, med andre Ord sikkert langt under, hvad der maa regnes for et fornuftigt Gennem-

snit. For 1910 har Netto-Forøgelsen været c. 1 Million Tons.

Naar hertil tages i Betragtning, at dette inkluderer saavel de store Atlanterhavsbaade som alt, hvad der er bygget af Lægtre og øvrig Tonnage, forekommer det mig, at der ikke er nogen Grund til at alarmeres, men at man vel nærmest maa betragte Aaret ogsaa paa dette Omraade som et Gennemsnitsaar.

Bestillingerne paa Nybygninger har ganske vist i 1910 for Englands Vedkommende taget Fart, saaledes at den Tonnage, der ved Midten af 1910 var under Bygning paa engelske Værfter, og som androg 750,000 Tons, i Slutningen af samme Aar er steget til 1,126,000 Tons. Ganske vist har en langvarig Strejke paa de engelske Skibsværfter hemmet selve Arbejdet en hel Del, men forudsat, at der ikke atter tages for voldsomt fat, er der næppe endnu nogen Grund til Ængstelse. Iøvrigt kan man vel med nogenlunde Sikkerhed gaa ud fra, at de sidste Par Aars Kalamiteter indenfor Skibsfarten, paa hvilke Danmark heldigvis ikke alene har Monopol, har været en saadan Lære, at der nok vil blive holdt igen fra de forskellige Sider, og navnlig at den mere eller mindre kunstige Udklækning af Skibsredere vil blive stoppet for i hvert Fald nogen Tid. Der er overalt i Verden ligesom her tabt betydelige Summer paa disse Kalamiteter, og det er næppe for meget at sige, at hverken Bankerne eller Skibsværfterne — det sidste særlig for Englands Vedkommende — vil være saa tilbøjelige til at risikere Penge ved at bygge Skibe paa Spekulation og ansætte Proforma-Redere, der overtager Baadene mod en grumme lille Udbetaling, medens disse i Virkeligheden er Bankernes eller Skibsværfternes Ejendom.

Jeg tror, at den forløbne Tid har været en saa alvorlig Lære for alle i Skibsfarten interesserede, at man tør gøre sig Haab om, at vi er kommen ind i noget sundere Forhold, og at den Klasse Skibsredere, der sidder inde med grumme lidt Sagkundskab og derigennem i høj Grad virker demoraliserende paa alle fornuftige Dispositioner, for Fremtiden vil være mindre frentrædende.

Selve Fragtmarkedet viser for 1910 en ikke ubetydelig Bedring, uagtet forskellige Markeder ikke har været absolut lønnende, men hele Niveauet er med andre Ord gaaet jævnt op, saaledes at Selskabernes Skibe i den forløbne Vinter har haft en bedre Start end i mange Aar.

Der har ikke i denne Vinter været Tale om Oplægninger for mindre Skibes Vedkommende, tværtimod er Resultaterne for en Del af disse gode, og selv de Baade, der har været mindre heldige, vil under alle Omstændigheder kunne fremvise langt bedre Resultater end i de senest forløbne Vintre.

Skibene har været beskæftiget i de sædvanlige Farter, men navnlig for de mellemstore og store Baades Vedkommende har vi i endnu højere Grad end tidligere forlagt vort Virkefelt udenfor Østersøen, hvor saa godt som udelukkende de mindre Baade har været beskæftiget.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angaar, tror jeg at kunne udtale, at de tegner sig ret lyse. Der er ingen Mangel paa Efterspørgsel efter Tonnage, og selv om de forskellige Markeder kan vise op- og nedadgaaende Tendenser, er det ingen Overdrivelse at sige, at selve Basis i Øjeblikket er ret solid, og at der næppe er nogen som helst Grund til at tro, at den ikke skal holde sig i hvert Fald dette Aar over.

Vi staar i Øjeblikket paa Tærsklen til bedre Tider. Man synes overalt indenfor Skibefarten at være enig om at kunne se Aaret 1911 i Møde med en vis Ro og forudsat, at der ikke indtræffer Kalamiteter, om hvilke man ikke paa Forhaand kan have nogen Anelse, kan man sikkert med Fortrøstning se frem til den nærmeste Tid.

Jeg skal i Korthed omtale nogle af de Faktorer, som kan tænkes at ville spille en Rolle for Skibsfartens Fremtid, og vil i saa Henseende pege paa Skibbyggeriet. Udviklingen af Diesel-Motoren som Fremtidens Driv-

kraft, og endelig Arbejdsforholdene om Bord i Forbindelse med Spørgsmaalet om Strejke.

Hvad Bygningen af ny Tonnage angaar, har jeg allerede omtalt nogle Fakta i Forbindelse dermed og skal ikke føje meget til. Saalænge der ikke bygges væsentligt mere end nu for Tiden, er der vel næppe Grund til Ængstelse for Overproduktion, idet det — som nævnt — maa lages i Betragtning, at en stor Del af den Tonnage, der er opført i Lloyd's Statistik, drejer sig om de mægtige Baade hovedsagelig bestemt til Atlanterhavsfarten, med hvilke navnlig England og Tyskland konkurrerer indbyrdes, og som ikke i nogen overvejende Grad berører den egentlige Trampfart.

Udviklingen gaar stadig i Retning af større og større Baade, men da de almindelige fragtfarende Skibe allerede forlængst i høj Grad er dreven ud af de Markeder, hvor disse store Passagerdampere beskæftiges, da det ganske simpelt vilde være umuligt at konkurrere med dem paa Grund af de enorme Subventioner og andre Fordele, som de nyder, betyder disse Tal i Virkeligheden ikke saa meget. Naar man dertil ser hen til den aarlige Afgang af Tonnage og erindrer, at der stadig aabnes ny Markeder for Skibsfarten i de forskellige Verdensdele, mener jeg, som sagt, at der indtil videre ikke behøves at næres nogen særlig Frygt, saameget mere som det jo virkelig synes, som om Verdenshandelen er i betydelig Opgang.

En truende Sky paa Himlen for de Dampskibsselskaber, der er engageret i almindelig Fragtfart, har sikkert Spørgsmaalet om »Diesel-Motoren« som Fremtidens Drivkraft i første Række været. Min Mening om denne er, at den selvfølgelig i bestemte Farter, hvis Erfaringen virkelig viser, at den holder, hvad der loves, kan have en ikke ringe Betydning, men paa det nuværende Tidspunkt at tage Hatten af, førend man ser Manden, turde være noget forhastet. Foreløbig eksperimenteres der over hele Verden med Konstruktionen af disse Motorer, og de nærmeste Par Aar vil sikkert give interessante Resultater, men nogen som helst Garanti for, at »Diesel-Motoren« for den almindelige Skibsfart vil komme til at betyde noget, haves foreløbig ikke. Der er mange Ting at tage i Betragtning, forinden dette Spørgsmaal finder sin Løsning, og umuligt er det ikke, at en stor Del af den nuværende Dampskibsflaade ad naturlig Vej vil være gaaet til sine Fædre, forinden Spørgsmaalet er løst. Det vil under alle Omstændigheder være nødvendigt at indrette Depoter paa alle væsentlige Pladser over hele Verden, hvor Skibene til Stadighed kan forsynes med Petroleum, og hertil kommer, at Bekostningen ved Anskaffelserne af Motorer, Dobbeltskruer o. s. v. vil spille en betydelig Rolle. Der findes mange Farter, hvor Hurtigheden ikke er det eneste afgørende, hvilket den ret betydelige Sejlskibstonnage og de mange ældre og langsomme Baade jo tilstrækkelig beviser. At der selvfølgelig paa Konto af Fyrbødere vil kunne vises en Besparelse, er givet, men efter en foreløbig Kalkule, som jeg har foretaget, kan jeg ikke indse, at denne vil blive saa stor, at det i Virkeligheden vil komme til at dreje sig om saadanne Beløb, at de nuværende Dampere i almindelig Fragtfart i væsentlig Grad skulde komme bagud i Konkurrencen. Spørgsmaalet tilhører imidlertid Fremtiden, og under alle Omstændigheder vil der sikkert gaa en Række Aar, forinden der kan være Tale om, at det i egentlig Forstand vil blive brændende.

Det tredje af de Forhold, som kan tænkes at ville blive af nogen Betydning, er Spørgsmaalet om Arbejdsforholdene om Bord i Skibene. Jeg sigter ikke her til Forholdet mellem Rederiet og dets Førere eller øvrige Officerer, da dette Forhold i de forløbne Aar har været tilfredsstillende. At der fra Styrmandenes Side stadig udtales Ønsket om forhøjede Gager, undrer mig ikke, da disse jo vel nok er de forholdsvis laveste indenfor Skibsfarten, men dette rammer i hvert Fald ikke de af mig

ledede Selskaber, da jeg allerede for flere Aar siden forhøjede Gagerne saaledes, at jeg tror at kunne udtale, at vore Styrmand hører til de bedst lønnede overhovedet i dansk Skibsfart. Indtil de sidste Par Aar har den danske Skibsfart desuden været i rask Udvikling, og de fleste af vore Styrmand har kunnet avancere i en ret ung Alder.

Uagtet Forholdet mellem Rederiet og saavel Matros-er som Fyrbødere i de senere Aar ligeledes har været tilfredsstillende, er Spørgsmaalet om Uroligheder kommet frem gennem Organisationerne, derved at man navnlig fra engelsk Side har bragt Tanken om en international Arbejdsnedlæggelse i Forgrunden. Personlig tror jeg nu ikke paa, at en saadan kan lade sig gennemføre, og jeg indser ærlig talt ikke, hvorledes Forholdene skal kunne ordnes internationalt, idet hvert enkelt Land har sine særlige Regler og Skikke, hvorefter der hidtil er arbejdet, og at fastsætte internationale Regler vilde efter min Mening være ganske ugørligt. Hyrerne for Besætningerne varierer i de forskellige Lande, og jeg tror ikke, det vilde være muligt at faa fastslaaet en ensartet Hyre for engelske, tyske og skandinaviske Søfolk. For Danmarks Vedkommende er det faktisk, at vi betaler højere Hyrer end de omliggende Lande, og det er absolut givet, at den Bedring, der har fundet Sted i Fragtmarkedet i Løbet af det foregaaende Aar, paa ingen Maade berettiger til, at Hyrerne sættes op. Blot et ringe Beløb vilde betyde store Summer, og kun en Forhøjelse af 5 Kr. om Maanedes for hver Mand vilde med Lethed bringe det op til en Ekstraudgift for mine Selskabers Vedkommende af henvend et halvt Hundrede Tusinde Kroner. Jeg tror, at man overalt i Evropa imødeser Truslen om en international Strejke med Ro, da man gaar ud fra, at der under alle Omstændigheder næppe kan blive Tale om, at Skibsfarten for Tiden kan indlade sig paa Forhøjelser af Hyren.

En anden Side af Sagen er selvfølgelig, om der paa andre Maader kan gøres noget for Besætningerne, og i saa Henseende kan jeg sige, at Rederiet i det Hele og Store er parat til at gøre, hvad der med Rimelighed kan forlanges. Der er i de senere Aar stillet ikke ubetydelige Krav til de danske Rederier, saaledes bl. a. Ulykkesforsikringen for Besætningerne, som for de af mig ledede Selskaber svarer til en aarlig Udgift af c. 6,000 Kr.; endvidere er der vedtaget forskellige Love, som sigter til Reformen for Besætningernes Vedkommende, saaledes Loven om Folkelukaferne, Lastelinien, Tilsynsmænd o. s. v. Endvidere har Rederiet selv paataget sig en betryggende Lægeundersøgelse af Folkene, hvilket for de dygtige og sunde Arbejdere maa være af stor Betydning.

Kostforholdene er i alle de større danske Dampere saaledes ordnet, at der ikke med Rette kan klages derover. Selvfølgelig findes der i alle Lejre utilfredse Individer, som, hvorledes Forholdene end var indrettet, maatte give deres Misfornøjelse Luft. Der er ikke til det af mig ledede Rederi endnu indgaaet nogen Klage af nogen Art, uden at den er bleven grundig undersøgt, og hvis den har vist sig at være korrekt, da har jeg snarest søgt at raade Bod derpaa.

Jeg mener, at vore Søfolk og Fyrbødere vil være bedst tjent med ved ad Forhandlingens Vej at fremkomme med de berettigede Klager, som de maatte have at fremføre, og at Forholdene vilde udvikle sig langt sundere og bedre gennem saadanne Forhandlinger, end hvis man af os uvedkommende Hensyn skal deltage i en international Strejke, som kun kan føre til, at det nuværende Forhold for lange Tider vil blive ødelagt.

Til Slutning, inden jeg gaar over til at gennemgaa Regnskabet, ønsker jeg kun at sige nogle Ord om Selskabernes Status.

Vi er atter med dette Aars Regnskab kommen op paa det Niveau, hvor der nogenlunde kan afskrives, hvad der maa anses for at være forsvarligt, efter at vi jo i nogle Aar paa Grund af Tidernes Ugunst ikke altid har

kunnet være paa den Højde, vi burde have været paa. Jeg har tidligere haft Lejlighed til at omtale dette Spørgsmaal og kan kun udtale, at der i første Række for Fremtiden vil blive taget Hensyn til Konsolideringen af Selskaberne, og det er mit Haab, at Tiderne vil blive saadanne, at vi maa kunne finde Raad ikke alene til at foretage betydelige Henlæggelser, men samtidig at tilfredsstille vore Aktionærer med rimeligt Udbytte. At man fra disses Side naturligvis venter, at der oven paa de magre Aar maa følge fede Aar, hvad Udbyttet angaar, er jo ganske rimeligt, men jeg føler mig overbevist om, at Selskabernes virkelige Aktionærer vil støtte ethvert Skridt fra Ledelsens Side, for at Selskaberne i Løbet af de kommende Aar maa kunne yderligere underbygge den solide Basis, som de nu i en lang Række af Aar har kunnet glæde sig ved.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fra de aabne Havne vedvarende mal. Danmark, Tyskland og Vestsverig forhandler om enkelte Kornlaster, men er vanskelig at komme til Forretning med. I Trælaster fra nævnte Havne er der ikke noget nyt, medens Islaster fra Østnorge stagnerer. Den prompte fragtledige Tonnage er meget lille, idet saa at sige hele Flaaden er i Fart. Fra Bottenhavet og Finskebugten, som nu nærmer sig Genaabning, noteres vedvarende et betydeligt Antal Fragter særlig pr. senere Afskibning, saa at man tør haabe, at Befragterne, som stadig holder igen, bliver tvungne til at give Tillæg.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret, og der er flere Laster fremme saavel af Kul som Clay samt enkelte Foderstoffaster, saa at Behovet dækkes.

For de mindre Skibes Vedkommende er April, som antydet i forrige Beretning, noget mattere. Königsberg viser sig saaledes allerede noget tilbageholden, om end 5 M. endnu er at gennemføre. Danzig er uforandret til 4½ M. for Rug, Colberg 4 M., hvorimod Stralsund er lavere og noterer kun 3½ M., Wismar endog 3 M. Greifswald er endnu uforandret og opnaar 4¼ M., ligesom Stettin holder sig ret taalelig. Hamburg lader en Del tilbage at ønske og har bl. a. sluttet Majs til Østbornholm 4½ M. Angaaende Sverig noterer Halmstad fra Kysten til Elben og Neufahrwasser 4 M., Flensborg 3½ M., ligesom Sydsverig har flere Ladninger i Markedet til Nordtyskland til gennemgaaende uforandrede Rater. Norge udbyder Feldspath til Lübeck og Stettin 4¾ M., Hamburg 5 M., men er iøvrigt flov. Danmark har fra Provinserne kun haft lidt, bl. a. sluttedes Byg til Kjøbenhavn 10 Øre. I Kjøbenhavn er der kun faa Skibe og fra lossende Skibe flere Ladninger, der sluttedes for Gødning til Samsø 15 Øre, Kalundborg 13½ Øre samt Klid til Åhus og Carlshavn 4 Kr. og Hvede til Aalborg 12 Øre.

Generalforsamlinger.

De C. K. Hansenske Dampskibsselskaber

holdt den 29. Marts Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Stein.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen aflagde den paa andet Sted i Bladet gengivne Fællesberetning for de tre Selskaber Dannebrog, af 1896 og Neptun, hvorefter Regnskaberne blev aflagt.

Dannebrog.

Dannebrog's Skibe havde været beskæftiget i Nord- og Østersøfart og for de størstes Vedkommende i oversøisk Fart. Dampere »Ran-

delsborg» var strandet, og der førtes i Øjeblikket en Retssag mod Assurandørerne, da Selskabet mente at have Krav paa hele Assurance-premien, idet Skibet burde være kondemneret.

Regnskabet viste en Bruttoindtægt paa Kr. 3,080,466. Driftsoverskudet havde været Kr. 544,867, medens Nettooverskudet androg Kr. 382,548, hvoraf foresloges afskrevet Kr. 242,548, og i Udbytte til Aktionærerne udbetalt 4 pCt., eller 140,000 Kr.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet af 1896.

For 1896's Vedkommende havde Vinteren ligesom for Dannebrog's Vedkommende været god. C. K. Hansens Dampskibsselskaber havde nu en Flaade paa 92,000 Tons, medens D. F. D. S. havde 156,000 Tons, ihæregnet de store Amerikadampere. Man havde saaledes stor Tonnage at raade over, hvad der var en stor Fordel.

Bruttoindtægten havde været Kr. 2,015,486, Driftsoverskudet Kr. 346,051 og Nettooverskudet Kr. 234,605. Heraf foresloges afskrevet Kr. 154,605 og i Dividende udbetalt Kr. 80,000 eller 4 pCt. af Aktiekapitalen.

For Regnskabet gaves Decharge og Revisorerne genvalgtes.

Neptun.

For Dampskibsselskabet Neptuns Vedkommende udtalte Generalkonsul Johan Hansen først nogle Mindeord over afdøde Kaptajn van Deurs, der havde været knyttet til Selskabet i en Aarrække.

Selskabets Skibe havde navnlig været benyttet i Nord- og Østersøfarten. Optagelsen af den Kirschnerske Flaade havde jo været en stærk Forøgelse, men Skibene havde alle arbejdet godt. Selskabet var stiftet lige paa Grænsen af de gode og de daarlige Aar, saa at der ikke var skrevet saa meget af. Derfor vilde han foreslaa at anvende Fortjenesten i Aar til Afskrivninger og ikke give Dividende. Der behøvedes kun et Par jævnt gode Aar for at gøre Status tilfredsstillende. Udsigterne for det kommende Aar var gode. Man vilde søge at faa Aktierne noteret daglig.

Bruttoindtægten havde været Kr. 1,853,306, Driftsoverskudet Kr. 294,661 og Nettooverskudet Kr. 160,365, hvoraf de Kr. 150,000 foresloges afskrevet og Resten overført til næste Aar.

Veksellerer Severin Hansen fremkom derefter med nogle Udtalelser om, at han navnlig ønskede Regnskab for hvert enkelt Skibs Vedkommende opført i Aarsregnskabet, større Afskrivninger o. lign.

Efter at Generalkonsulen havde besvaret Forespørgslerne og navnlig hævdede, at det var uehdigt at lægge hele Forretningsførelsen blot, gaves der Decharge for Regnskabet, hvorefter Revisorerne genvalgtes.

Havarier og Forlis

Saxo, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 2. ds. paa Rejsen til Stettin kollideret i Drogden med tysk Damper »Helfried Bismarck» og er sunket. Besætningen blev reddet om Bord i den tyske Damper og senere landsat i Malma.

»Saxo», der var bygget i 1907, maalte 401 Netto Reg.Tons.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 2. ds. tøret mod »Saxo»'s Vrag i Drogden og er sunket e. fem Kabellængder derfra. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage, den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Damper »Frederik», solgt til et tysk Ophugningsværft. Skibet maaler e. 1,112 Brutto Reg.-Tons.

Ved Befragtningsfirmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er Skonnert »Martha» af Rudkjøbing, 150 Tons d. w., solgt til Kaptajn H. L. Rasmussen, Søby, for Kr. 7,300. Skibet, som er otte Aar gammelt, er paa Rejse til Åhus, hvor Overtagelsen finder Sted.

Ved samme Firma er endvidere solgt:

Galeas »Palme» af Rostock, 100 Tons d. w., Klasse 3/3. 1. 1., til Kaptajn Th. Hansen, Rødvig. Købesummen ubekendt.

Galeas »Sarpn» af Hesnæs, 60 Tons d. w., til Kaptajn I. Mortensen, Nykjøbing M., for Kr. 7,400.

Skonnert »Hilma» af Åhus, 125 Tons d. w., klassificeret 3/3. 1. 1., til Kaptajn R. Nielsen, Marstal, for Kr. 10,500.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

udbetaler intel Udbytte for Aaret 1910.

Kjøbenhavn, April 1911.

Bestyrelsen.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
 Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning
 Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
 Faas hos de fleste Handlende.
 Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 31./3. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 29./3. — Algarve, Borries, ank. Newcastle 1./4. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 2./4. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 3./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Panderma 31./3. til Catania. Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24./3. hertil. — Arno, Thomsen, ank. Genua 30./3. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 31./3. Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 30./3. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 2./4. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Dunnethead 2./4. for Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Alger 2./4. — Christian IX, Holm, afg. London 1./4. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ankommen Aarhus. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 3./4. — Florida, Andersen, dokker. — Frederik, Sørensen, dokker. — Garonne, Kromann, afg. Riga 1./4. til Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, afg. Libau 1./4. til ull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 30./3. til Kristianssand. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 31./3. til Oran. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 1./4. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./3. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 31./3. til Boston. — Kiew, Jørgensen, dokker. — Kursk, Gommesen, ank. Cartagena 2./4. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 29./3. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 2./4. hertil. — Louise, Larsen, ank. hertil 2./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 1./4. til Antwerpen. — Morsø, Nellenmann, afg. Lissabon 29./3. hertil. — Moskoy, Jon Jonsen, pass. Brunshüttel 2./4. for Rotterdam. — Nicolaj II, Jørgensen, afg. Piræus 2./4. til Salonica. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunshüttel 1./4. for London. — O. B. Suhr, Frisette, pass. Brunshüttel 2./4. for Dunkerque. — Omsk, Tønnesen, ank. Libau 1./4. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 31./3. hertil. — Perm, Gotthardt, afg. herfra 1./4. til Libau. — Pregel, Iversen, afg. herfra 1./4. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. hertil 30./3. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, ank. Stettin 1./4. — Tiber, Bech, ank. hertil 31./3. — Tyr, Thauing, ank. hertil 3./4. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 25./3. til New York. — Viking, Meyer, afg. Arendal 31./3. nordpaa. — Hans Gude afg. Stettin til Manchester. — Lena, ank. Stettin 31./3. — Vadsø ank. Swansea 1./4.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rouen 28./3. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 29./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg ank. Rotterdam 23./3. — Børglum afg. Alger 27./3. — Chassie Mærsk ank. Huelva 27./3. — Dansborg pass. Gibraltar 29./3. — Elsborg ank. Rotterdam 27./3. — Esrom ank. Hamburg 13./3. — Flynderborg afg. Ghent 29./3. — Fredensborg ank. Windau 30./3. — Frederiksborg afg. Hamburg 29./3. — Fyen ank. Alger 28./3. — Guldborg afg. Huelva 25./3. — Gurre ank. Blyth 26./3. — Hammershus pass. Gibraltar 28./3. — Harildsborg ank. Huelva 25./3. — Hundborg afg. Riga 26./3. — Høneborg afg. Huelva 24./3. — Jelling ank. Genua 25./3. — Jømsborg pass. Dungeness 27./3. — Jungshoved afg. Buenos Aires 27./3. — Jøgersborg ank. Danzig 29./3. — Kallundborg ank. Barry 25./3. — Kalø afg. Newport 28./3. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 27./3. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 10./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Stettin 25./3. — Marselisborg ank. Stettin 29./3. — Visborg, afg. Rouen 29./3. — Næsborg ank. Helsingør 22./3. — Peter Mærsk afg. Huelva 22./3. Randsborg afg. Cardiff 21./3. — Rosenborg ank. Burntisland 30./3. — Silkeborg ank. Sunderland 29./3. — Skakkeborg ank. Gaeta 30./3. — Skanderborg afg. Huelva 30./3. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28./3. — Skodsborg ank. Huelva 24./3. — Spigerborg ank. Pomaron 28./3. — Stegelborg ank. Huelva 21./3. — Stjerneborg ank. Cardiff 21./3. — Søborg afg. Tyne 24./3. — Taarnborg ank. Rendsburg 25./3. — Tuborg afg. Kjøbenhavn 29./3. — Ulfborg ank. Sousse 25./3. — Uranienborg ank. Nantes 27./3. — Vordingborg ank. Huelva 27./3. — Ørkild pass. Pera 29./3.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Soesoe 1./4. til Singapore. — Samui, Licht, afg. Colombo 30./3. til Penang. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. London 30./3. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 26./3. til Port Said. — Pangau, Gabe,

ank. Genua 31./3. — Arabien, Cortsen, pass. Gibraltar 1./4. — Siam, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Tranquebar, v. Deuds, afg. Shimonoseki 29./3. — Indien, Jensen, pass. Gibraltar 31./3. — Cathay, Kruse, afg. Shanghai 29./3. til Yokohama.

Vestindisk Linie. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./3. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 30./3. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 24./3. til Havre.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neufahrwasser 28./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 27./3. til Neufahrwasser. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Pozzuoli 31./3. til Tunis. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 31./3. — Russ, Petersen, ank. Windau 10./3. — Wladimir Sawin, Christensen, ank. Rotterdam 29./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Swansea 1./4. til Catania. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 4./3. — Generalkonsul Pällisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Catania 16./3. til Glückstadt. — Helmer Mørch, Thoroe, ank. Santa Elena 11./3. — Nawa, Dahl, afg. Colastine 17./2. til Libau.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Blyth 31./3. til Kærøbek Lunde. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 28./3. — Skifaxe, Eber, ank. Emden 29./3. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./3. — Rødfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 1./4. til Riga.

Torm. Sara, Jensen, afg. Hull 31./3. — Sjælland, Svarrer, pass. Kjøbenhavn 1./4. for Reval. — Hermia, Hansen, afg. Methil 28./3. — Alice, Jørgensen, afg. Masnedund 31./3.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 27./3. — Ragnhild, Schulz, ank. Dunkerque 27./3. — Valborg, Hansen, ank. Neufahrwasser 23./3. — Gunhild, Hansen, afg. Burntisland 31./3.

Thuro. H. A. Hansen, ank. Brest 31./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Barcelona 31./3. — Freja, Nielsen, afg. Ghent 31./3. — Vera, Thing, ank. London 28./3.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./3. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 27./3. — Urania, Clausen, afg. Leith 27./3.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Calais 31./3. — Holland, Poulsen, ank. Methil 1./4. — England, Andersen, ank. Gjedser 29./3. — Rusland, Bennetsen, ank. London 30./3.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, ank. Newport News 29./3.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Liverpool 1./4. — Europa, Hansen, afg. Cardiff 22./3.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Hamburg 30./3. til Liverpool. — Nautik, Brinch, ank. Genua 31./3. — Nexos, Basse, afg. Hamburg 29./3. til St. Malo. — Ellen, Degn, ank. Neath Abbey 30./3. — Fylla, Christensen, pass. Ardrossan 31./3. for Island. — Hebe, Skou, afg. Bordeaux 30./3. til Swansea. — Inger, Schiff, afg. Gandia 26./3. til Bremen. — Johanne, Thøgersen, afg. Ipswich 30./3. til Reval. — Karla, Nielsen, afg. Island 31./3. til Runcorn. — Laura, Pedersen, afg. Goole 29./3. til Mariager. — Marie, Jessen, afg. Rouen 29./3. til Methil. — Nora, Larsen, afg. Fleetwood 29./3. til Fredericia. — Dagmar, Mathiasen, afg. Grimsby 30./3. til Kallundborg. — Alfa, Lauritsen, afg. Windau 31./3. til St. Nazaire.

Æro. Energi, Jensen, ank. Kristiania 30./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Bordeaux 30./3. — Martha, Christensen, ank. Bordeaux 28./3. — Elna, Rathje, afg. America 22./3. — Therese, Pedersen, afg. Oran 26./3. — Simone, Terkildsen, ank. Tunis 2./4. — Jeanne, Olsen, afg. Middleborough 1./4. — Vera, Larsen, afg. Seaham 1./4. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 30./3. — Anine, Leth, ank. Sfax 3./4. — Kamma, Løffler, ank. Oporto 1./4.

Sejlskibe.

Era. Saga, Olsen, ank. Bridgewater 29./3. — Diana, Hansen, ank. Strervan 29./3. — Eos, Christensen, ank. Kristiania 30./3. — Irene, Jørgensen, ank. Southampton 30./3. — Dannebrog, Bager, ank. Cadiz 29./3. — Adele, Kock, ank. Kjøbenhavn 30./3. — Marthing, Friis, ank. Burchhead 30./3. — Vigilant, Jacobsen, ank. Horsens 31./3. — Freya, Kock, ank. Fowey 31./3. — Ami, Christensen, ank. Larvik 1./4. — Svip, Jensen, ank. Halmstad 1./4. — Martha, Madsen, ank. Fokse Ladeplads 1./4. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Fowey 1./4. — Majus Bay, Nielsen, afg. Marstal 1./4. til England.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen. — Kjøbenhavn, den 4. April 1911. — C. K. Hansens Dampskibsselskaber. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co Nyhavn 49.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Elt. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
saas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldsehmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hanscov“

Tlfgr.: „Hanscov“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stavedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovanterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,

HJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raaoile ell. Sugagas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlf.: Kramper Horsens Telefon Nr. 42

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS EN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	— 25 —
De øvrige Sider	— 20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. April 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Friløvevej. Telefon 5492.
Toldboden. Friløvevej Nr. 11.



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

R. R. R.
A/s **Randers Rebslaaeri**
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staalouge
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	------------------------

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danakelloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besøges.

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

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

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

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssej-
dug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leverer
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Gløsefirt.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Masned Sundbroen

vil ikke blive aabnet for gennemsejlede Skibe i Dagene fra
den 25. til den 30. April 1911, grundet paa Reparation af Broen.

Havneudvalget.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Skibsfører.

En yngre, energisk og kyn-
dig Skibsfører, ønsker en
mindre Damp-, Slæbebaad
eller Motorfartøj at føre, imod
at indskyde Kapital. I Mangel
heraf et mindre Sejlskib til
Købs. Billet, mrkt.: „207“,
med Tilbud modtages paa
dette Blads Kontor i Løbet af
14 Dage.

A/S **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**
Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.

Officielle Bekendtgørelser.

Advarsel for Søfarende.

Yderligere Afmærkning af de mellem Falsterbo og
Drogden sunkne Vrag.

Foruden den allerede foretagne Afmærkning af de mellem
Falsterbo og Drogden Fyrskibe sunkne Vrag, nemlig et Vrag-
fyrskib Øst for det østligste og et Vragfyrskib Vest for det
vestligste, vil der saasnart Omstændighederne tillade det,
idag blive udlagt to Vraglystønder, en søndenfor og en nor-
denfor Linien fra Vrag til Vrag.

Vraglystønderne ere grønmalede, den nordlige viser grønt
Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, 5 Sekunder Lys og 10 Sekunder Mørke,
den sydlige grønt Blink hvert tredje Sekund. Vraglystønder-
nes nøjagtige Beliggenhed vil blive bekendtgjort, naar Ud-
lægningen har fundet Sted.

Følgende Vejledning, som findes i „Den danske Lods“,
Side 26, og i „Fortegnelsen over Fyr- og Taagesignal-Station-
er“, Side 9, bringes i de søfarendes Erindring:

Mærkeskib ved Vrag viser:

Om Dagen 3 sortmalede Balloner fra en Raa, 6 m over
Vandet, nemlig 2 lodret for hinanden fra den ene Raanok og
1 fra den anden.

Om Natten 3 Lanterner med hvidt, fast Lys, anbragt
ganske som Ballonerne.

Ethvert Mærkeskib passeres paa den Side, fra hvilken
de to Balloner eller de 2 Lanterner vises.

Marineministeriets Admiralitets-Kontor, den 6. April 1911.

Advarsel for Søfarende.

Nærmere Meddelelse om Afmærkning af de mellem
Drogden og Falsterbo sunkne Vrag.

Af de igaar i „Advarsel for Søfarende“ omtalte Vraglys-
tønder, der er anbragte til yderligere Afmærkning af „Saxo“s
og „Helene“s Vrag, ligger den nordlige ca. 500 m N. for og
den sydlige ca. 500 m S. for Linien fra Vrag til Vrag. Lys-
tønderne ligger paa den Linie, der kan trækkes fra Drogdens
Fyrskib midt imellem de to Vrag.

Der er endvidere truffet Foranstaltning til, at det øst-
ligste Vragfyrskib i Taage o. lign. (under hvilke Omstændig-
heder Vragfyrskibene ringer med en Klokke paa samme Maade
som enhver anden Ankerligger) afslutter ethvert af sine Ringe-
signaler med 1 enk. Slag, det vestligste Vragfyrskib med 2
tydelig adskilte Slag.

Marineministeriets Admiralitets-Kontor, den 6. April 1911.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Sunket Vrag. Gjedser-Rev Fyrskib Øst. Østersøen.

Marineamt i Berlin meddeler, at et Sejlskib er sunket
5 $\frac{1}{2}$ Sømil misv. Ø. $\frac{3}{4}$ N. for Gjedser-Rev Fyrskib. Maste-
toppene er ca. 2 Meter over Vandet.

Marineministeriets Admiralitets-Kontor, den 6. April 1911.

Kjøbenhavn, den 7. April 1911.

Fra Livorno skrives til os:

Lodsførhold ved Livorno. Undertegnede beder om Plads for følgende i *Dansk Søfartstidende*, til Underretning for Kolleger, der første Gang ankommer til Livorno, da Baadmændsforholdene dér er meget uheldige for ukendte Skibsførere. Baadmand border Skibe langt udenfor Livornos Havn og opgiver at være Lods for samme. Med Magt og List tiltvinger de sig Adgang om Bord for at komme til at udføre Lodstjeneste samt Trosseføring for Skibet for senere at afkræve Skibsføeren en Betaling, der er enorm i Forhold til den udførte Tjeneste.

Disse Baadmænd skulde ikke under nogen Omstændighed have Tilladelse til at komme om Bord i Skibet, før det er til Ankers i Havnen. Denne er desuden af en saadan Beskaffenhed, at enhver Skibsfører, der har et Specialkort over Havnen, let kan løbe ind og ankre i Yderhavnen og med god Vind endogsaa løbe ind i Inderhavnen og ankre dér. Derefter kan der da akkorderes med disse Pengeafpressere, som jeg tillader mig at kalde Baadmændene. Vil en Fører med større Skib ikke løbe Risikoen ved at gaa i Havn selv, da hejs Lodslaget. Først derefter kommer en Lods om Bord, som er let kendelig fra Baadmændene, da Livorno Lodser bærer Uniform. Lodserne har en vis Takst at gaa efter med Hensyn til Betaling, som i Forhold til de andres, er meget rimelig.

Det er nærmest om Sejlskibsforhold, jeg her udtaler mig, da Sejlskibe efter min Mening er Genstand for en forholdsvis større Pengeafpresning end Dampere. Det undrer mig, at disse beklagelige Forhold ikke tidligere er bekendtgjort.

Skibsmæglere i Livorno meddeler, at Lodserne fra Livorno border Skibe fra en Dampbarkasse.

R. P. Rasmussen,
Fører af 3/m. Sk. »Dagny» af Svendborg.

Bjergning af dødt Skib i Kattégat. Da Skonnert »Christian», Kaptajn R. P. Hansen af Kjøbenhavn, den 10. Marts om Eftermiddagen Kl. 11½ lettede ved Hornbæk, hvor den havde ligget for Anker paa Grund af Snetykning, og stod Nord efter, opdagede dens Fører, da Skibet, efter at have tilbagelagt c. 6 Sm., befandt sig tværs af Ostindiefarer-Grunden, c. to Sm. Nord-øst for samme, en lille Sejler, der styrede paafaldende højt for rebet Storsejl, Klyver og Stagfok. Da det syntes, som Sejleren havde Flaget paa halv Stang, og dens Manøvrer forekom Kaptajn Hansen paafaldende, lod han sit Skib holde af henimod den fremmede Sejler, løb agten om den og præjede den, men der saas ingen om Bord.

Da man havde ventet lidt, beordrede Kaptajn Hansen sine to Mand til at gaa om Bord, hvorefter Styrmanden og Kokken gik med Baaden over til Sejleren, hvor Styrmanden gik om Bord for at undersøge Skibet. Styrmanden vendte derefter tilbage til sit eget Skib og meldte Kaptajn Hansen, at der ingen Folk var om Bord i det fremmede Skib, og at Vandet stod tre à fire Fod højt i dets Lastrum, samt at dets Pumpegrejer var i Uorden; men at han dog antog, at der kunde sejles med det. Kaptajn Hansen var imidlertid betænkelig ved at lade sine Folk gaa om Bord i det synkefærdige Skib, men da de ønskede det, indvilligede han deri, idet han dog paalagde dem at holde »Christian»s Baad klar, og straks at forlade Skibet, der viste sig at være Skonnerten »Polmar», af Höganäs, hvis Vandet steg i det. Styrmanden og Kokken gik nu atter over i det drivende Skib, hvor Kokken tog Røret, medens Styrmanden satte Skonnertsejlet og derefter øste Vand ud med en Pøs. Efter en halv Times Arbejde var Vandet sunket lidt, hvor-

for Styrmanden satte de øvrige Sejl til, hvorefter begge Skibe saa hurtigt som muligt styrede ind i Hornbæk-Bugten for om muligt at naa Land eller faa Assistance; men den det blev mørkt.

Omtrent tre Sm. fra Gilleleje traf Skibene Kl. 6 Em: en Motorbaad fra Gilleleje med tre Mand. Kaptajn Hansen opfordrede nu disse til at hjælpe ham med Skibene, hvorefter der sattes én Mand om Bord i hvert af disse, medens Motorbaaden løb hen paa Siden af »Polmar» og fulgte med denne. Først styrede Skibene en kort Tid videre Øst efter, idet det var Kaptajn Hansens Tanke at gaa til Helsingør, men dette blev hurtigt opgivet, hvorefter Skibene stagvandt og gik ind mod Gilleleje, hvortil de ankom Kl. 9 Aften.

Skonnerten »Christian» var paa Rejse fra Stralsund til Aalborg med en Ladning Havre og ejedes af Kaptajn Hansen, der særlig tog sig af det drivende Skib, fordi det var farligt for Sejladsen.

I »Polmar» fandtes ingen andre Papirer end en Toldseddel, der angav, at Kaptajniens Navn var Niels-son, og at Skonnerten var lastet med 28.000 Stykker ildfaste Sten til Stettin. Næste Morgen telefoneredes dér til Havnekaptajnen i Höganäs, som meddelte, at »Polmar» ejedes af Konsul Johnsen af Höganäs, og at der vilde komme Folk fra Assurancen om Eftermiddagen med en Bugserbaad for at slæbe »Polmar» over til Wiken. Skonnertens Mandskab var kommet ind til Helsingør.

Søforhør har været afholdt ved Kronborg Vestre Birk. De søkyndige Soretsmedlemmer udtalte ved denne Lejlighed, at det har været forbundet med betydelig Fare for Styrmanden og Kokken at hjerpe Skibet, da Vandet gik ind over Dækket midtskibs indtil henimod Midten paa dette. Skibet blev fundet omtrent midt mellem den svenske og den danske Kyst.

Vragene af »Saxo» og »Helene». Marineministeriet meddeler den 6. ds., at der foruden den allerede foretagne Afmærkning af de nielle Falsterbo og Drogden Fyrskibe sunkne Vrag, nemlig et Vragfyrskib Øst for det østligste og et Vragfyrskib Vest for det vestligste, saasnart Omstændighederne tillader det, samme Dag vil blive udlagt to Vraglystønder, én Syd for og én Nord for Linien fra Vrag til Vrag.

Vraglystønderne er grønmalede, den nordlige viser grønt Blink hvert ¼ Minut, 5 Sekunder Lys og 10 Sekunder Mørke, den sydlige grønt Blink hvert 3. Sekund. Vraglystøndernes nøjagtige Beliggenhed vil blive bekendtgjort, naar Udlægningen har fundet Sted.

Følgende Vejledning, som findes i »Den Danske Lods», Side 26, og i »Fortegnelsen over Fyr- og Taagesignal-Stationer», Side 9, bringes i de Søfarendes Erindring:

Mærkeskib ved Vrag viser:

Om Dagen tre sortmalede Balloner fra en Raa, 6 m over Vandet, nemlig to lodret for hinanden fra den ene Raanok og én fra den anden.

Om Natten tre Lanterner med hvidt, fast Lys, anbragt ganske som Ballonerne.

Ethvert Mærkeskib passerer paa den Side, fra hvilken de to Balloner eller de to Lanterner vises.

Som det fremgaar af ovenstaaende, træffes der fra Autoriteternes Side nu særdeles omfattende Foranstaltninger for at undgaa yderligere Kollisioner med de mellem Drogden og Falsterbo sunkne Vrag.

Da vi fremsatte Spørgsmaalet om Vragafmærkningen ved Vraget af »Saxo» i vort sidste Nummer, var der, som det fremgaar af en efter Redaktionens Slutning, fra Marineministeriet modtagen Bekendtgørelse, der naaede at komme med i samme Nummer af Bladet, allerede udlagt baade et dansk og et svensk Fyrskib i Nærheden af de to Vrag. Som det vil ses, indeholdes der dog ikke heri

nogen udtømmende Besvarelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt den første Afmærkning af »Saxo«s Vrag, alle Forhold taget i Betragtning, har været fyldestgørende, hvilket Spørgsmaal først vil kunne besvares endeligt, naar Udskrifter af Damperne »Helene« og »Iberias« Søforklaringer foreligger. R e d.

Sunket Skib. Marineministeriet meddeler, at der fra Marineamt i Berlin er kommet Telegram om, at et Sejlskib er sunket 5½ Sm. misvisende Ø. ¾ N. for Gjedser Rev Fyrskib. Mastetoppene er to Meter over Vandoverfladen.

Timecharter paa Amerika. En Skibsreder skriver til »Norges Sjøfartstidende«: Jeg ønsker gerne at gøre Redere opmærksomme paa, at ved Afslutning af Timecharter paa Amerika maa Farl paa Orinoco og Amazone undtages, uagtet man ikke skulde tro, at dette gjordes nødigt. Det har nemlig fornylig vist sig, at en norsk Damper, sluttet paa almindelige Timecharter-Betingelser, af Befragteren uden videre forlangtes sendt til Porto Velho, 1.400 engelske Mil opad Amazonefloden, hvor man ikke alene maa betale ekstra Assurance, men hvor man maa regne med svære Udgifter i Anledning af Mandskabers Sygdom og Hjemsendelse. Det er en Skandale, at amerikanske Befragtere af Baade paa lave Timecharter skal kunne tage saadanne Fragter og selv tjene enormt, medens Baaden maaske kun faar svære Udgifter og Ubehageligheder.

Da jeg har bragt i Erfaring, at den her omtalte Dampers Reder ikke tør nægte at udføre Turen, finder jeg Sagen af saa stor Interesse, at en Advarsel til Rederne maa anses som højst nødvendig.

Navigationen paa Lovisa. Mæglerfirmaet A. Vellheim i Lovisa (Finland) skriver den 1. April til os:

I Følge foretagne Ismaalinger og andre Observationer kan Skibsfartens Genaabning her paa Stedet efter al Sandsynlighed ventes i de første Dage af Maj, hvilket er c. tre Uger senere end i 1910.

Navigationen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt skriver den 30. Marts til os:

Paa Grund af den stærke Frost i Vinterens sidste Halvdel, og da her fremdeles hersker Nattefrost, tør Skibsfartens Genaabning næppe ventes førend i de første Dage af Maj (ny Stil). Aarets russiske Paaskedag falder i Aar den 23. April — altsaa førend Navigationen kan ventes aabnet — og vil saaledes ingen Indflydelse faa paa Havnearbejdet.

Eksaminer for Skibsmaskinister. Landstingets Udvalg har med Jørgen Berthelsen som Formand og Ordfører Tirsdag den 4. ds. afgivet Erklæring over det fra Folketinget tilbagesendte Lovforslag om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.

Udvalget indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse.

Ved eneste Behandling i Landstinget i Gaar vedtoges Forslaget, som dermed er færdigt fra Rigsdagen.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i April Maaned d. A. fungerer:
Skibsfører Jacob Holm, Telf. Central 377.
Skibsfører J. G. M. Hahn, Telf. 530 x.
Skibbygger Taysen, Telf. Amager 403 y.
Maskinmester Blessberg, Telf. Valby 36.

Isforholdene paa Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Sigluffjord den 3. April:

1. April spredt Is omkring Melrakka og helt til Gjögur. 2. April uforandret, men meget spredt. Svag vestlig Vind.

I de to førstkommande Uger vil »Dansk Søfartstidende« kun udkomme én Gang, henholdsvis Onsdag den 12. og Torsdag den 20. April.

Højesteretsdom.

Den 15. Januar 1910 oprettedes mellem en Agent for The Coal Trading Association i Rotterdam, og A/S. Rederisyndikatet som Forretningsfører for forskellige Dampskibsselskaber, deriblandt Dampskibsselskabet Ocean, en Overenskomst, hvorved nævnte Firmaer indtil Udgangen af Aaret 1910 paatog sig at levere de Bunkerkul, som maatte rekvireres af Dampskibsselskaberne til Brug for deres Dampskibe i Rotterdam, til en Pris af 13 sh. 6 d. pr. Ton for bedste Westphalske Kul, og hvorved Dampskibsselskaberne — til en vis Grad — forpligtede sig til at tage deres fulde Forsyning af Kul i nævnte Havn hos The Coal Trading Association. Det hed i Kontrakten, at Kvantiteten ikke maatte overstige 200 Tons, med mindre særlig Overenskomst sluttedes, og at Betalingen skulde ske ved Kaptajnens Tratte 30 Dages Sigt.

I Begyndelsen af Oktober 1910, da Oceans Damper »Philadelphia« befandt sig i Rotterdam, bestilte Kaptajnen hos Citanterne 747 Tons Dampkul til Brug paa Skibets forestaaende Rejse til en Pris af £ 516.13.6 (altsaa som det synes 13 sh. 10 d. pr. Ton). Kaptajnen udstedte en 30 Dages Veksel, der senere accepteredes af Rederisyndikatet paa Oceans Vegne. Senere traadte Ocean i Likvidation, og Vekselen blev derfor ikke betalt.

The Coal Trading Association anlagde saa Sag ved Sø- og Handelsretten, hvor de gjorde gældende, at de for Beløbet i Medfør af Sølovens § 268, Nr. 4 havde erhvervet Søpanteret og paastod sig derfor kendt berettiget til for den ovennævnte Fordring, £ 516.13.6, med Renter deraf og Sagens Omkostninger som Søpanthavere i Dampskibet »Philadelphia« at lade foretage Udlæg i Skibet.

Oceans Bestyrelse hævdede, at Fordringen ikke var forsynet med Søpanteret, idet den efter deres Formening ikke kunde siges at grunde sig paa en af Skipperen i denne hans Egenskab indgaaet Forpligtelse, men paa den fornævnte med Rederiet selv afsluttede Overenskomst.

I Sø- og Handelsrettens den 18. Januar afsagte Dom, hedder det bl. a.: Parterne har ikke under Sagen nærmere været inde paa den Omstændighed, at den heromhandlede Bestilling overskred de i Kontrakten nævnte 200 Tons, eller det, at Prisen ikke synes ganske overensstemmende med den i Kontrakten aftalte, og Retten tillægger derfor ikke disse Omstændigheder Vægt, men ganske bortset herfra, skønnes Fordringen at falde ind under Sølovens § 268, som grundende sig paa en Forpligtelse, som Skipperen i denne sin Egenskab har stiftet. Overenskomsten maa betragtes som værende af en mere foreløbig Karakter, dens Hovedbetydning er den, at paalægge Skipperne at gøre deres Bestillinger hos Citanterne, men det endelige Køb af det omhandlede Parti maa betragtes som sket af Skipperen. Der var intet i Overenskomsten, der antydede, at det havde været Firmaets Mening at give Afkald paa den Sikkerhed, det bortset fra Overenskomsten vilde have ved en saadan Bestilling.

The Coal Trading Association vil derfor være at anerkende som Søpanthavere, idet deres Ret som saadanne ikke kan betages dem ved, at Rederiet har akcepteret den for Fordringen af Skibsføreren udstedte Veksel.

Denne Dom stadfæstede Højesteret den 20. Marts.

Søforhør.

Den 1. April d. A., Form. Kl. 10 $\frac{1}{4}$, afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet »Sverige«s Kollision med Dampskibet »Ellen« i Sundet den 29. Marts d. A.

Der fremlagdes en Rapport fra Føreren af Dampskibet »Sverige«, Kapt. F. E r i k s e n.

Af denne fremgik, at Dampskibet »Sverige« afgik fra Malmø Kl. 8 $\frac{1}{2}$ f.m. paa Tur til Kjøbenhavn. Da det snart efter blev taaget, mindskedes Farten i Maskinen. Kl. 9 $\frac{23}{60}$ varskoede Udkigsmanden paa Bakken: »en Dampfløjte for om Bagbord« og der blev i den Anledning straks slaaet Stop paa Telegraf. Et Øjeblik efter varskoede Udkigsmanden: »Der er han«, hvorefter Maskinen straks salttes paa fuld Kraft Bak, og der gaves tre korte Fløjtestød. Den varskoede Damper, der senere viste sig at være Dampskibet »Ellen«, styrede Nord efter og kom med saa stærk en Fart, at Kollision var uundgaaelig. »Sverige« ramte »Ellen« paa Styrbords Side, Agten for tværs, omtrent under en ret Vinkel. Ved Sammenstødet blev »Ellen« betydelig beskadiget og sank straks efter, men Besætningen blev reddet.

Kaptajn Eriksen forklarede, at »Sverige« med fuld Kraft løber c. 13 Mil, men naar der varskoedes ned til Maskinen: »Taage«, sætter Maskinmesteren Farten ned til mellem 90 og 105 Omdrejninger, svarende til en Fart af 8—9 Mil. Kl. c. 9 $\frac{8}{60}$ havde han varskoet »Taage« til Maskinen. Han fastholder, at der straks blev slaaet Stop, da der Kl. 9 $\frac{23}{60}$ varskoedes en Dampfløjte for om Bagbord, og et Øjeblik efter, at Udkigsmanden varskoede: »Der er han«, fuld Kraft Bak og tre Stød i Fløjten. Omtrent samtidig, maaske umiddelbart forinden, hørte han tre Stød fra den anden Damper, og det saa ud, som den kom med en ret stærk Fart Nord efter; efter Bovvandet dømte han Farten til mindst fire à fem Mil. Kollisionen fandt vistnok Sted, efter at »Sverige« havde bakket omtrent et Minut. »Sverige« gav ikke noget Signal, og Kaptajnen gav ikke nogen Kommando til Roret i den Tid, der hengik mellem »Sverige«s før omtalte tre Fløjtestød og Kollisionen, men straks efter Kollisionen gav han to Stød for at advare Dampfærgeren »Kjøbenhavn«, der var i Nærheden.

Dernæst fremstod Kaptajn A n d e r s e n, Fører af Dampskibet »Ellen«, og forklarede, at hans Skib løber godt 7 Mil med fuld Fart i Maskinen, omtrent fire med Halv-Maskine og betydelig mindre med Sagte. Kaptajnen, der var paa Rejse fra Rønne op gennem Sundet, havde slaaet halv Maskine omtrent en halv Time før Kollisionen fandt Sted og havde gaaet med denne Kraft, lige til han hørte »Sverige«s Taagesignal svagt første Gang. Han satte da Farten ned til sagte og har vel gaaet for sagte Maskine omtrent et Minut. Da han anden Gang hørte Lyden, som nu var betydelig kraftigere, stadig paa Styrbords Bov et Par Streger foran for tværs, slog han Stop og gav Styrbords Ror (svensk Kommando) for at dreje til Styrbord og gaa agten om den kommende Damper. Inden han fik givet noget Signal for denne Drejning, hørte han Bruset og saa »Sverige« komme frem i Taagen saa tæt ved »Ellen«, at der ikke var nogen Mulighed for at undgaa Sammenstød. Han slog straks fuld Kraft Bak og gav tre Stød. Straks efter hørte han »Sverige« give tre Stød. Sammenstødet skete umiddelbart derefter og fandt Sted saaledes, at »Sverige« løb omtrent vinkelret ind i »Ellen«.

Efter at enkelte andre af »Ellen«s og »Sverige«s Besætning havde afgivet Forklaring, uden at der herved fremkom noget af særlig Interesse, sluttede Søforhøret.

V. P. K. Guldberg.

Om den, den 1. ds. afdøde Direktør Guldberg skriver »Berl. Tid.« bl. a.:

En af de Mænd, som har været med til at organisere Danmarks moderne østasiatiske Handel, er i Lørdags død, knap 52 Aar gammel.

Direktør Guldberg var født i Non Mølle ved Hald i Jylland. Han blev Sømand og kom i Slutningen af Halvfjerdserne til Siam, hvor han snart fik Skib at føre. Han vandt hurtig Tillid baade hos Siameserne og de Danske, som allerede da arbejdede derude — de fleste oprindelige Sømand, som han selv — blev ansat i den siamesiske Marine under Admiral Richelieu, og i 1894 traadte han ind i Firmaet H. N. Andersen & Co., for senere, da dette overgik til Det østasiatiske Kompagni at blive Direktør i Kompagniet.

Hans Arbejdskraft og hans store Pligtfølelse, fik den største Betydning for Kompagniet i dets første Aar, hvor der baade af Ledere og Personale krævedes haardt og energisk Arbejde. Guldberg organiserede og ledede hele Kompagniets Skovvirksomhed i Siam, der har været af saa stor Betydning for Forretningen, og vil blive del endnu mere. Han var utrættelig, og udsatte sig hensynsløst for Strabadserne i de ofte saa usunde Urskove.

For et Par Aar siden maatte Direktør Guldberg, tvungen af sin Sygdom, forlade Siam for at bosætte sig i Kjøbenhavn. Han traadte ud af Direktionen, men som Bestyrelsesmedlem var han stadig nær knyttet til Selskabet og fulgte Skovvirksomheden nøje. I Efteraaret vilde den pligtfuldende Mand atter til Siam for at inspicere Skovarbejderne. Han kom til Bangkok og naede op til Skovene. Men Sygdom tvang ham til at vende om. Midt i Januar kom han atter dødssyg tilbage til Kjøbenhavn. Hans stærke Konstitution holdt ham oppe en Tid endnu, men en Lungebetændelse stødte til og gjorde Ende paa hans virksomme Liv.

Direktør Guldberg vil blive savnet, ikke alene af sine Arbejdssæller i Det østasiatiske Kompagni, men ogsaa af de talrige Venner, han ved sin Elskværdighed og altid redbonne Hjælpsomhed vandt sig, først i Siam og senere herhjemme. Alle, der var med paa Islandsfærden, hvor han var Det østasiatiske Kompagnis Repræsentant paa »Atlanta«, Rigsdagsmændenes Skib, vil mindes ham med Venlighed.

Et Søfartsmusæum.

Fra Assistent i »Registrerings- og Skibsmalings-Bureauet«, Hr. Aabye, har vi modtaget følgende:

De gamle Sejlskibe synger paa det sidste Vers, og selv om man allerede i adskillige Aar har vænnet sig til at betragte dem som noget, der har udspejlet sin Rolle, vil der dog den Dag, da de større Raasejtere ikke længere eksisterer, og den Dag er næppe fjærn, sikkert fremstaa et Ønske om, at der var blevet opbevaret for Eftertiden mere end Billeder og Tegninger fra den Periode i Søfartens Historie, som svandt.

Ved daglig at se og høre om, hvorledes den ny Tid sluger de gamle »windjammers«, har nu og da den Tanke

bemægtiget sig mig, kunde der ikke og burde der ikke gøres noget for, at de synlige Minder om dem ikke forsvandt paa samme Maade, som deres Spor i Havet? Var Tiden ikke inde til, at der søgtes tilvejebragt Materiale til Oprettelsen af, lad mig kalde det med et stort Ord, et Søfarts-Museum? Et Sted, hvor Redskaber og Instrumenter og Grejer fra de gamle Sejleres Kahytter, Folkerum og Messer, hvor Kontorflag, naive Gallionsfigurer, karakteristiske Delé, som særligt udsmykkede Stævne og Agterskibe, gamle Søfarts-, Skibs- og Skipper-Dokumenter, Billeder, Fotografier og Tegninger af Skibe kunde finde sikker og tryk Havn, hvor Minder om rask Sømandsdaad og vindskibelig Redervirksomhed kunde gemmes, og hvor Snurrepiberier fra den svundne Tid kunde bero.

Til en saadan historisk Samling kunde maaske knyttes Udstilling af moderne maritim-tekniske Genstande — dog dette til sin Tid, min Hensigt med denne Artikel er først og fremmest at søge at vække Interesse hos Skibsfartens Mænd, være sig Redere, Skibsførere, Mandskab, Skibbyggere o. s. v., for at Minderne om den svundne Tid, inden det bliver for sent, indsamles og foreløbig eventuelt magasineres et eller andet Sted (jeg har f. Eks. hørt, at de første Genstande, der insamledes til det interessante »Dansk Folkemusæum« opbevaredes foreløbigt paa Trinitatis Kirkeloft).

Dersom de rette Mænd vilde vise Sympati for min Tanke, — derom har jeg godt Haab, naar jeg gaar ud fra de Udtalelser, som de enkelte søfartsinteresserede Mænd, jeg har haft Lejlighed til at tale med, er fremkommet med —, tror jeg, at der gennem Sømandsføringer og Navigationsskoler og lignende ude i Landet endnu vilde kunne fremskaffes et Materiale, der ellers løber Risiko for at forsvinde, og som sikkert vil frembyde Interesse for Eftertiden.

Carl E. Aabye,
Annavej 4, Hellerup.

Vi modtager gerne mulige Indlæg angaaende denne Sag, som forekommer os at være af Interesse.

Red.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Danmark

afholdt den 14. Marts ordinær Generalforsamling.

Direktør Bülow dirigerede.

Forretningsfører, Direktør Sonne aflagde Beretning. Skibene havde igen været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, men Fragterne faldt, trods nogen Stigning i de udadgaende Fragter.

»Ansgar« var som bekendt forlist og efter Dykkerundersøgelsen erklæret for vrag. Dette var det bedste, der kunde ske for Selskabet, idet »Ansgar« var Selskabets ældste Skib, bygget i 1879.

Bestyrelsens Formand, Etatsraad E. Gram aflagde Regnskabet. Samtlige Skibes Bruttofragt havde udgjort Kr. 102,548, samtlige Skibes Udgifter Kr. 950,288, Reservecfondens Saldo fra forrige Aar udgjorde Kr. 82,819, og der var i Aarets Løb henlagt Kr. 65,292, ialt Kr. 148,111. Ved »Ansgars« Forlis var dette Beløb dog gaaet ned til Kr. 41,656.

Der udspandt sig nogen Diskussion om Regnskabet, særligt angaaende enkelte Poster. I hvorpaa der gaves Decharge.

Næste Punkt paa Dagsordenen var en Bemyndigelse fra Bestyrelsen til, overensstemmende med det af Forretningsføreren, Grosserer Th. Sonne, udtalte Ønske at meddele ham Afsked som Forretningsfører fra 1ste April d. A. at regne og at tilsige ham en livsvarig Pension fra Selskabet paa 4,000 Kr. aarlig.

Etatsraad Gram anbefalede paa Bestyrelsens Vegne Forslaget. Den fratrædende Forretningsfører havde virket i Selskabet siden sin Ungdom, og han havde helliget Selskabet sine bedste Kræfter.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Næste Punkt paa Dagsordenen var: Til Forretningsfører fra 1ste April d. A. at regne vælges Direktør P. de Nully Brown, saaledes at de for den nuværende Forretningsfører i Følge Selskabets Love gældende Vilkaar ogsaa er gældende for Direktør Brown, alene med den Ændring, at »1,200 Kr.« i Lovens § 15 forandres til »1,000 Kr.«

Etatsraad Gram og Justitsraad Molmann anbefalede Forslaget. Der blev forlangt skriftlig Afstemning, hvorefter Forslaget vedtoges enstemmigt med 350 Stemmer.

Højesteretsadvokat Moldrup fremlagde derefter Forslag om, at der fremtidig ansattes Revisorer til at gennemgaa Regnskabet, at Bestyrelsens Antal nedsattes fra fire til tre, og at den aarlige Generalforsamling paa Indstilling af Bestyrelsen kan vedtage en Nedsættelse af Henlæggelsen for det enkelte Aar, naar Selskabets Nettoulbytte efter Bestyrelsens Skøn maatte gøre en saadan Nedsættelse ønskelig.

Efter nogen Diskussion vedtoges Ændringerne med 333 Stemmer mod 3 St.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kommandør Maegaard, idet Etatsraad Gram udtraadte.

Dampskibsselskabet Term

afholdt den 21. Marts ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Fenger dirigerede.

Forretningsføreren, Hr. C. Kraemer, aflagde Beretning og Regnskab.

Fragterne havde været lidt bedre end Aaret forud, naar Kulfragterne undtages; dog havde Bedringen langtfra været den, man havde haabet paa; samtidig havde Bunkerkul været noget dyrere end i 1909, og Vejret havde været meget stormfuldt sidste Efteraar, hvilket alt havde hæmmet Fremgangen. Resultatet med Hensyn til det indsejlede Overskud var alligevel det bedste, siden Aaret 1900, der var et af Skibstartens bedste. Dette kunde kun virke opmuntrende, og da den omend svage og langsomme Stigning i Fragterne synes at skulle vare ved, turde man vist se Fremtiden i Møde med Tillid. Man havde ogsaa i Aar sluttet en Del efter Forholdene gode Fragtkontrakter.

Det samlede Overskud, inklusive Saldo fra 1909, Indlægt ved egen Assurance og Udbetaling af Kr. 8,174.21 fra Rederiforeningens gensidige Kascoassurance, udgjorde Kr. 133,435.08, hvoraf foreslaas, efter Fradrag af Renter, Administration, Tantiømer og Revisorernes Honorar, at udbetale 4 pCt. Dividende, 30,000 Kr., og henlægge 75,174 Kr., hvoraf Kr. 8,174.21 til eget Assurancefond, da man løb en lille Risiko selv, medens Kr. 2,539.58 overførtes til næste Aar. Skibenes indsejlede Overskud var c. 11 pCt. af deres bogførte Værdi, og Reservecfondens udgør nu Kr. 174,000 foruden Assurancefondene. En halv Million Kroner var afskrevet paa Skibenes bogførte Værdi.

Der gaves enstemmig Decharge.

De Kommitterede, Direktør Chr. Schmiegelow og Havnemester C. Bondé, samt Revisorerne, Grosserer Th. Lyngbye og Grosserer H. W. Ravnkilde, genvalgte.

Til Slutning meddelte Formanden, Direktør Schmiegelow, følgende:

I Efteraaret 1910 forespurgte Handelshanken Hr. C. Kraemer, om han vilde overtage Ledelsen af fem Dampere, tilhørende Dampskibsselskaberne Dan. Østersøen og Inga. — Forretningsføreren forelagde det for Bestyrelsen, som intet havde at indvende derimod, men fandt, at det kunde blive til Gavn for Dampskibsselskabet Term, idet man med mere Sikkerhed kunde overtage større Ladningskontrakter, ligesom det paa anden Maade kun kunde være til Fordel for Term-Selskabet, at dets Forretningsfører fik mere Tonnage at disponere over og derigennem større Magt over Agenterne i Udlandet.

Dampskibsselskabet Havet

afholdt den 18. Marts en ekstraordinær Generalforsamling.

Første Punkt paa Dagsordenen var Forhandlingen om Salg af Selskabets Skib. Et Tilbud, der i saa Henseende var fremkommet fra Heckscher & Søn, forkastedes.

Derimod vedtoges det at nedbringe Aktiekapitalen fra Kr. 100,000 til Kr. 87,000. Selskabet laa nemlig selv inde med Kr. 13,000 i Aktier, og det var dem, man saaledes foreslog slettet. Skibets Assurance vedtoges det at forhøje.

Paa Grund af anden Beskæftigelse fraaadt Kaptajn M. Andersen Stillingen som korresponderende Reder. I hans Sted valgtes Generalkonsul C. P. Jensen.

De Carlske Dampskibsselskaber

holdt den 28. Marts Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Dam.

For Beretningen afgaves mindedes den korresponderende Reder, L. H. Carl, Medlem af Bestyrelsen, Kommandør A. W. Buchwald, der var afgaaet ved Døden.

Forretningsføreren, Grosserer Andersen, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Forhaabningerne om bedre Udsigter for Selskabernes Drift er kun delvis gaaet i Opfyldelse, idet Aarets første Halvdel kun havde meget ringe Opgang i Fragterne at fremvise, medens det maa indrømmes, at Aarets sidste Halvdel ubetinget bragte en Bedring i disse. Ved i Tide at have afsluttet efter Forholdene ret lønende Kontrakter i Forbindelse med den omtalte Bedring i Fragtmarkedet, er man for de tre Selskabers Vedkommende kommen Aaret igennem med et Resultat, der viser en god Fremgang i Driften, skønt Skibene har mødt de sædvanlige Vanskeligheder ved Havarier og Forsinkelser i Havnene. Ialt er saaledes ved Havarier, tabt 153 Dage for den samlede Flaade, ligesom Arbejderuligheder, Følger af den franske Jerubanestrejke samt af Oversvømmelserne i Nordfrankrig

i Efteraaret har forvoldt betydelige Tidstab. Kulfragterne paa Nord- og Østersøen har holdt sig paa et meget lavt Niveau og ikke levet ret megen Fortjeneste. Naar det ikke desto mindre er lykkedes Bestyrelsen at fremlægge Driftsregnskaber med forholdsvis gode Resultater, saa skyldes dette, som navnt, i første Række de heldige Kontraktafslutninger. Her giver den ret store disponible Tonnage en absolut Fordel, og det er Bestyrelsen en særlig Glæde at kunne konstatere, at man for den kommende Sæson har været i Stand til atter at forny disse Kontrakter til forbedrede Rater, og desuden knytte ny, særlig fordelagtige, direkte Forbindelser, til hvilke man nærer de bedste Forhaabninger.

Selskaberne Gorm og Carls Skibe har omtrentlig haft den samme Nettofortjeneste, beregnet efter Selskabernes Brutto-Register-Tonnage, Selskabet Skjolds Skibe en Ubetydelighed mindre; dette skyldes dels, at Skjolds ældste Skib »Danmark«, har været ude af Virksomhed i omtrent halvanden Maaned, dels at Skjold ejer to mindre Skibe, de to andre Selskaber kun ét hver.

Nettooverskudet for Gorm og Carls Vedkommende kunde ved første Øjekast synes at berettigede til en noget større Dividende-Udbetaling end den, Bestyrelsen agter at foreslaa paa Generalforsamlingen. Man har dog, belært af de sidste Aars uventet slette Konjunkturer, ment det absolut tjenende Selskabernes Tarv bedre at betale mindre Udbytte nu og ved forsvarlige Henlæggelser at betrygge Selskabernes hele Stilling, saaledes at de vil være i Stand til, naar Konjunkturerne bedres, at kunne lade Aktionærerne nyde de fulde Fordele af disse. Det nu snart afsluttede første Kvartal af Driftsaaret 1911 fremviser — navnlig paa Grund af ovenomtalte ny direkte Forbindelser — virkelig gode Resultater, og vi kan, hvis den resterende Del af Aaret ikke paa Grund af Arbejderuroigheder eller lignende forarsager for store Skuffelser, se Fremtiden i Møde med fuld Fortrøstning for alle Selskabernes Vedkommende.

Gorm.

Forretningsførereren fremlagde derefter Regnskabet. Nettooverskudet havde været Kr. 227,026, hvoraf efter Fradrag af Renter og Honorarer foresloges henlagt til Reserve- og Amortisationskontoen Kr. 120,112 og i Udbytte udbetalt Kr. 52,500 eller 3½ pCt., medens Kr. 915 overføres til næste Aar. Der er nu ialt afskrevet 32 pCt. af Skibenes Anskaffelsessum.

Efter at Partikulier Oehlenschläger paa Forretningsførerens Opfordring havde taget et Forslag om et Udbytte paa 4 pCt. tilbage, gaves der Decharge. Til Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Kommandør Buchwald og Etatsraad N. Andersen, der ønskede at træde tilbage, valgtes Overretssagfører Axel Olsen, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig, og Grosserer F. Norstrand.

Carl.

Dampskibsselskabet Carls Skibe har ligesom Gorms været beskæftiget paa Sortehavet og Middelhavet om Vinteren og i Nord- og Østersøen om Sommeren.

Overskudet har været Kr. 177,384, hvoraf efter Fradrag, som for Gorm, foresloges henlagt Kr. 105,281, samt i Dividende udbetalt 3 pCt., eller 45,000 Kr. Paa Skibene er ialt afskrevet 25 pCt. af Anskaffelsesværdien.

For Regnskabet gaves Decharge, efter at Forretningsførereren havde besvaret forskellige af Veksellerer Severin Hansen, Odense, rettede Forespørgsler.

Til Bestyrelsesmedlemmer fandt Valg Sted, som for Gorms Vedkommende, ligesom Revisorerne genvalgtes, efter at et af Severin Hansen stillet Forslag om at ansætte statsautoriserede Revisorer var forkastet.

Skjold.

Selskabets Skibe har haft et Overskud af Kr. 126,561.10, hvoraf, efter samme Fradrag som ovenfor, foreslaas henlagt til Reserve- og Amortisationskonto Kr. 93,504.53.

Forretningsførereren udtalte: Ved Fordelingen af Henlæggelserne for 1910 — i Stedet for af Driften at foreslaa et mindre Udbytte — har Bestyrelsen ene og alene haft Selskabets Konsolidering for Øje. D'Herr vil ved at kaste Blikket paa Selskabets Status sikkert indrømme det berettigede i denne Opfattelse, naar Bestyrelsen samtidig gør opmærksom paa det Faktum, at Selskabets Gæld til de engelske Skibsværfter ved den ret store Udbetaling i 1910: Kr. 120,000, nu er bragt ud af Verden, og at man kun har tilbage Kassekrediten ved Bank her i Byen.

Ved forsigtige Dispositioner føler Bestyrelsen sig overbevist om, at Selskabet nu kan forudse en rolig Udvikling, saaledes at man med fuld Tryghed kan se Fremtiden i Møde og vente bedre Resultater i Retning af Udbytte.

Det forenede Dampskibsselskab

holdt den 3. ds. ordinær Generalforsamling paa Børsen.

Højesteretssagfører Shaw dirigerede.

I Bestyrelsens Formands, Admiral Richolius Fraværelse aflagde Næstformanden Professor Torp, Beretning og Regnskab. (Beretningen findes refereret i *Dansk Søfartstidende*, Nr. 26 d. A.) Han dvælede ved de forogede Indtægter, c. 1 Mill. Kr., der, fradraget Merudgifter, havde til Folge, at Regnskabet alt i alt stillede sig c. 600,000 Kr. bedre end i Fjor. Ruteetableringskontoen var, som bekendt, nu fuldstændig ude af Verden. Udsigterne syntes under den almindelige Bedring for Skibsfarten ret gunstige. Det var Hensigten at fortsætte med Nybygninger i det Omfang, som Selskabets Midler tilhød, og der påtænkte ogsaa forskellige Nybygninger bl. a. til Kjøbenhavn—Stettinfarten. Man havde dog i Sindet saa vidt muligt

at opbeeie Udfaldet af Forsøgene med Diesel-Motorer, der jo maatte siges at være af overordentlig stor Betydning for Skibsfarten.

Professor Torp fremlagde derefter Regnskabet, der, som bekendt, viser et Overskud paa Kr. 4,578,063. Der afskrives ordinært Kr. 1,917,016 og ekstraordinært paa Ruteetableringskontoen Kr. 1,154,121, medens Aktionærerne faar 5 pCt. med Kr. 1,250,000.

Næstformanden sluttede med i varme Ord at mindes Geheimeetsraad I. Glückstadt, der som Medlem af Bestyrelsen havde indlagt sig stor Fortjeneste af Selskabet. (Forsamlingen rejste sig.)

Justitsraad Møllmann udtalte sin Glæde over det fortrinlige Regnskab og fremsatte nogle Bemærkninger om Affattelsen af Regnskabet, hvilke Bemærkninger Professor Torp besvarede.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Geheimeetsraad J. Larsen genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen, medens Bankdirektør E. Glückstadt indvalgtes i Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet Thuro

afholdt den 31. Marts sin første aarlige Generalforsamling paa Thuro Kro. Sagfører Rasmus Poulsen, Svendborg, dirigerede.

Den bestyrende Røder, Mægler H. A. Hansen, Thuro, afgav Forklaring over Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. De udgaaende Fragter samt flere Returfragter havde været ret lønnende, medens flere Returfragter med Kullaster derimod havde været lavere end ønskeligt. Desværre tilstodte der i Begyndelsen af Februar 1910 Skibet et meget betydeligt Havari, der androg c. 75 pCt. af Forsikringssummen. Havariet medførte et Ophold paa over to Maaneder. Det reviderede Regnskab over Skibets Køb og det forløbne Driftsaar med Angivelse af Selskabets Status den 1. Januar d. A. fremlagdes derefter. For Regnskabet gaves Decharge. Efter Afskrivning af de i Selskabets Love fastsatte 5 pCt. af den bogførte Værdi var sket samt Havariet dækket, foresloges og vedtoges det at fordele et Udbytte af 6 pCt. til Aktionærerne. Baaden er for den første Tid fordelagtig placeret.

De efter Lodtrækning afgaaende Bestyrelsesmedlemmer Sagfører R. Poulsen og Skibbygmester J. Ring Andersen genvalgtes. Ligeledes genvalgtes Revisoren Agent Vald. Petersen.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

afholdt Torsdag den 16. ds. sin ordinære Generalforsamling.

Forinden Forhandlingerne aabnedes, mindedes Formanden, Konsul Lyngberg, afdøde Kaptajn Thorsen, der paa Grund af sin ubestridelige Dygtighed, sin vindende Optræden og aldrig svigtende Interesse for Selskabet, absolut vilde blive savnet, hvortil Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig.

Overlærer Øllgaard dirigerede, Bestyrelsens Formand afgav Beretning, og Selskabets Forretningsfører, Sparekassedirektør Lund, forelagde Regnskabet for afvigte Aar.

Det forløbne Aar borte absolut til de gunstigste i Selskabets Virketid, idet Selskabet havde været forskaaret for ethvert nævneværdigt Uheld, dets Rute inellem Kjøbenhavn og Rønne havde kunnet fortsættes uden nogen Afbrudelse hele Aaret rundt, og den gunstige Sommer havde bidraget til, at Passagertrafikken havde været i god Stigning. Den samlede Frengang i Passagerfragten havde været Kr. 18,655 og i Godsfragten Kr. 4,892.

Alle disse Momenter havde bidraget til, at man var kommet til det forholdsmaessig gunstige Resultat, at der var opsejlet Kr. 140,210 imod Kr. 120,070 det foregaaende Aar.

Bruttoindtægterne havde udgjort Kr. 477,359 og Bruttoudgifterne Kr. 337,149.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død. Fra det kgl. Konsulat i Bangkok har Udenrigsministeriet modtaget Indberetning om, at den med Det østasiatiske Kompagnis Dampers »Bintang« forhyrede Sømand Carl Lauritz Christian Petersen, f. den 1. Januar 1874 i Randers, er afgaaet ved Døden af Kolera paa St. Louis Hospital i Bangkok den 16. November f. A.

Mulige Oplysninger om Afdødes Slægtninge bilagt med Bevisligheder for Slægtskabet bodes indsendt skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Skibsefterretninger. Dampskibe

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 31./3. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 29./3. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 4./4. til Marseille. — Anglo Dan, Wieneke, ank. Stettin 6./4. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 5./4. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Catania 4./4. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24./3. hertil. — Arno, Thomsen, ank. Genua 30./3. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg

31./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 30./3. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 2./4. hertil. — C. F. Tictgen, Thomsen, ank. hertil 5./4. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 5./4. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 4./4. — Dagmar, Bøgvad, dokter. — Douro, afg. herfra 5./4. til Vestnorge. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 3./4. — Florida, Andersen, dokter. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 5./4. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 5./4. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 30./3. til Kristiansand. — Hjelm, Rasmussen, afg. herfra 5./4. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 31./3. til Oran. — Jolantha, Henriksen, pass. Brunsbüttel 5./4. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 4./4. til Libau. — Kentsky, Andresen, afg. Kristiania 31./3. til Boston. — Kiew, Jørgensen, dokter. — Kursk, Gommessen, afg. Gibraltar 5./4. til Cadiz. — Leopold II, Christensen, pass. Holtenau 5./4. for Libau. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 2./4. hertil. — Louise, Larsen, ank. 2./4. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 31./3. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2./3. — Morsø, Nellesmann, afg. Portland 2./3. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Rotterdam 5./4. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Salonica 4./4. til Cavalla. — Nordjylland, Søberg, afg. London 5./4. til Dunkerque. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 4./4. — Omsk, Tønnesen, ank. Libau 1./4. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 28./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 31./3. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 3./4. — Pregel, Iversen, ank. Riga 4./4. — Saga, Wiberg, ank. Riga 3./4. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, afg. herfra 5./4. til Kristiania. — Tiber, Bech, afg. herfra 5./4. til Reval. — Tyr, Thanning, ank. Windau 6./4. — United States, Gøtsche, ank. New York 4./4. — Viking, Meyer, afg. Arendal 31./3. Nord paa. — Hans Gude, afg. Stettin 31./3. til Manchester. — Lenu, ank. Stettin 31./3. — Vadsø, ank. Swansea 1./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Bordeaux 30./3. — Martha, Christensen, ank. Bordeaux 28./3. — Elna, Rathje, ank. Grantou 2./4. — Therese, Pedersen, afg. Oran 26./3. — Simone, Terkildsen, ank. Tunis 2./4. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 2./4. — Vera, Larsen, afg. Seaham 1./4. — Daisy, Lagesen, afg. Stockholm 5./4. — Anine, Leth, afg. Sfax 3./4. — Kamma, Løffler, afg. Oporto 5./4.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Liverpool 4./4. — Nordsoen, Gramm, ank. Waterford 4./4. — Nexos, Basse, ank. St. Malo 2./4. — Ellen, Degn, ank. Havre 3./4. — Fylla, Christensen, ank. Reykjavik 4./4. — Gerda, Iversen, pass. Beachy Head 3./4. for Hamburg. — Hebe, Skou, ank. Swansea 2./4. — Johanne, Thøgersen, pass. 2./4. for Reval. — Laura, Pedersen, ank. Mariager 4./4. — Marie, Jessen, afg. Methil 4./4. til Esbjerg. — Nora, Larsen, pass. Fornas 4./4. for Fredericia. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kalundborg 3./4. — Norma, Mikkelsen, ank. Reval 2./4. — Alfa, Lauritsen, pass. Hirtshals 4./4. til St. Nazaire.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Brest 31./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Fowey 1./4. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 29./3. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg ank. Newcastle 1./4. — Berglum pass. Algier 27./3. — Chassie Mærsk ank. Huelva 27./3. — Dansborg pass. Gibraltar 29./3. — Elsborg afg. Rotterdam 1./4. — Esrom afg. Hamburg 3./4. — Flynderborg afg. Sunderland 1./4. — Fredensborg afg. Windau 1./4. — Frederiksberg ank. Blyth 31./3. — Guldborg ank. Rotterdam 3./4. — Gurre ank. Blyth 26./3. — Hammerhus pass. Gibraltar 28./3. — Harrildsborg ank. Huelva 25./3. — Hundborg ank. London 3./4. — Høneborg ank. Hamburg 2./4. — Jelling ank. Genua 25./3. — Jømsborg ank. Königsberg 2./4. — Jungshoved afg. Buenos Aires 28./3. — Jægersborg ank. Danzig 29./3. — Kallundborg ank. Barry 25./3. — Kalo afg. Newport 28./3. — Klampenborg ank. Antwerpen 31./3. — Kronborg afg. Rio Janeiro 31./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Stettin 25./3. — Marselisborg ank. Stettin 29./3. — Visborg ank. Blyth 31./3. — Næsborg ank. Helsingør 22./3. — Peter Mærsk ank. Hamburg 1./4. — Randelsborg ank. Marseille 1./4. — Rosenborg afg. Burntisland 1./4. — Silkeborg afg. Sunderland 31./3. — Skakkeborg ank. Gaeta 30./3. — Skanderborg afg. Huelva 30./3. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28./3. — Skodsborg afg. Huelva 31./3. — Spigerborg afg. Pomaron 1./4. — Stegelborg ank. Huelva 21./3. — Stjerneborg afg. Cardiff 31./3. — Søborg afg. Tyne 24./3. — Taarborg ank. West Hartlepool 3./4. — Tuborg ank. Blyth 1./4. — Ulfsborg afg. Soussé 31./3. — Uranienborg afg. Nantes 1./4. — Vordingborg afg. Huelva 1./4. — Ørkild ank. Kertch 1./4.

Ærs. Enighedcn, Jensen, ank. Caen 3./4. — Erindring, Nielsen, ank. Windau 2./4. — Emanuel, Svane, ank. Blyth 1./4.

Frem. Austa, Bagger, ank. Nazarron 2./4. — Freja, Nielsen, afg. Ghent 31./3. — Vera, Thing, afg. Hull 4./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Neufahrwasser 1./4. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Neufahrwasser 1./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Tunis 2./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 31./3. — Russ, Petersen, afg. Windau 1./4. til Rotter-

dam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 29./3. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Swansea 1./4. til Catania. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. til Gluckstadt. — Høelmer Mørch, Thorsøe, ank. Santa Elena 11./3. — Næwa, Dahl, ank. Libau 4./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Bona 19./3. til Hamburg. — London, Bom, ank. Porto Vechio 31./3. — Paris, Tholander, afg. Methil 31./3. til Kiel. — Bryssel, Kaas, ank. Dakar 29./3.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bathurst 25./3. til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Bathurst 31./3. — Roma, v. Thuu, afg. Algier 27./3. til Hamburg.

Torm. Sara, Jensen, ank. Assens 3./4. — Sjælland, Dam, ank. Reval 5./4. — Hermia, Sonnichsen, ank. Aalborg 31./3. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 2./4.

Botnia. Gudrun, Sørensen, ank. Libau 1./4. — Ragnhild, Schultz, afg. Dunkerque 4./4. — Valborg, Hansen, pass. Kanalen 3./4. for Rotterdam. — Gunhild, Hansen, ank. Slesvig 4./4.

Nordsoen. Krouprins Frederik, Nielsen, ank. Calais 31./3. — Holland, Poulsen, afg. Methil 5./4. — England, Andersen, afg. Belfast 5./4. — Rusland, Bennetsen, ank. Blyth 5./4.

Sejlskibe.

Renne. Freja ank. Pillau 27./3. — Gudmund ank. Pillau 27./3. — Boruholm ank. Danzig 27./3. — Argus ank. Rørvig Toldest 27./3. — Sigurd ank. Middelfart 28./3. — Kastor ank. Fakse 29./3. — John Hintze, ank. Swinemünde 30./3. — Olinio Dahl ank. Odense 31./3. — Proven or opankret under Saltholm. — Argus ank. Kjøbenhavn 31./3. — Neptun ank. Kjøbenhavn 31./3.

Svendborg. Noptunus, Nielsen, ank. Rotterdam 3./4. — Olga, Rasmussen, ank. Moss 3./4. — Clytea, Nielsen, ank. Stettin 3./4. — Ruth, Valentin, ank. Dover 3./4. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 3./4. — Cimbria, Marcussen, ank. Treport 3./4. — Solou, Rasch, ank. Fowey 3./4. — Zampa, Wulff, ank. Dieppe 3./4. — Jens, Jørgensen, ank. Kings Lynn 4./4. — Roma, Jensen, ank. Drøbak 1./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Valencia 1./4. — Flora, Sørensen, ank. Charlestown (C.) 1./4. — Vesta, Poulsen, anfl. Kragerø 2./4. — Marie, Andersen, ank. Kristiania 2./4. — Gefion, Jørgensen, ank. Llanely 2./4. — Vega, Rasmussen, Karlskrona 2./4. — Nanna, Madsen, ank. Kristiania 1./4. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Ghent 31./3. — Marie, Nielsen, ank. Fowey 31./3. — Kasper, Hansen, ank. Fowey 31./3. — Alma, Hansen, ank. Pontieux 31./3. — Marie, Nørregaard, ank. Fowey 31./3. — Kamma, Fisker, ank. Lissabon 30./3. — Elise, Andreasen, ank. Tonsberg 27./3. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kristiansand 30./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 30./3. — Pampa, Jensen, ank. Aarhus 29./4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Tuborg 29./3. — Severine, Jensen, ank. Halmstad 29./3. — Venus, Andersen, Stettin 29./3. — Ragnhild, Andersen, ank. Stettin 29./3. — Psyche, Olsen, ank. Halmstad 30./3. — Erhardt, Larsen, ank. Charlestown 5./4. — Noah, Jørgensen, ank. Masnedund 4./4. — Høymdal, Rasmussen, ank. Altona 4./4. — Lauritz, Dam, ank. Charlestown 31./3. — Ludvig, Jørgensen, ank. Dysart 4./4. — Primula, Carlsen, ank. Paimpool 5./4. — Norden, Andreasen, ank. Fowey 5./4.

Ærs. Peter, Hansen, ank. Rügenwalde 3./4. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Allingo 3./4. — P. R. Nielsen, ank. Swinemünde 3./4. — Kiano, Christensen, ank. Fowey 3./4. — Carolina, Christensen, ank. Kristiansand 2./4. — Ægir, Winther, ank. Krickaldy 1./4. — Rigmor, Petersen, ank. Kjøbenhavn 2./4. — Anne, Hanson, ank. Kalmar 2./4. — Mars, Stegmann, ank. Libau 3./4. — Viking, Weber, ank. Søby 3./4. — Mette, Andersen, ank. Halmstad 3./4. — Alf, Hansen, ank. Sassnitz 3./4. — Alf, Rasmussen, er afg. Grangemouth for Koldhy Kaas. — Hansigne, Boye, er afg. Treport for Newcastle. — Hermod, Dreimann, ank. Frederiksstad 3./4. — Amalia, Andersen, ank. Halmstad 3./4. — Spurven, Petersen, ank. Vejle 3./4. — Mester, Petersen, ank. Göteborg 3./4. — Gloria, Fabricius, ank. West Wemyss 3./4. — Johanne, Stegmann, ank. Hammerhuse 3./4. — Rien, Petersen, ank. Åhus 3./4. — Industri, Raahauge, ank. Burntisland 3./4. — Astræa, Svane, afg. Goole 4./4. til Næsko. — Valkyrien, Petersen, afg. Hamburg 3./4. til Maracaibo. — Niels, Christensen, ank. Grimsby 4./4. — Mariane, Petersen, ank. Karlskrona 3./4. — Emilie, Friis, ank. Pillau 3./4. — Kathinka, Olsen, ank. Kiel 4./4. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 4./4. — Marie, Petersen, ank. Grangemouth 3./4. — Smart, Christensen, ank. Haderslev 4./4. — Kastor, Albertsen, ank. Muringer 4./4. — Mary, Andersen, ank. Portsmouth 5./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. April 1911. — Højesteretsdom. — Søforher. — V. P. K. Guldberg. — Et Søfartsmuseum. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

629. Sømærker midlertidig ombyttet. Randers-Fjord. Kattegat. Ved Indløbet til Randers-Fjord er Klokketønden og Halmprykken paa S-Siden af Farvandet paa Grund af Biftersyn midlertidig ombyttet med Vintersmærkerne. Klokketønden: 56° 36' (36'') N. Br. 10° 22' (34'') Ø. Lgd.

630. Fyr tændes. Hov Havn, Jyllands Ø.-Kyst. Kattegat. Den 1ste September 1911 tændes en rød, fast Lanterne paa Yderenden af den V-lige Møle ved Hov Havn. Flammens Højde: 8 m. Hvid 6 m. høj Fyrpæl. Brandetid: 1ste September—15de Marts. 55° 54' (38'') N. Br. 10° 15' (34'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 227. Danske Lods, Side 190. Havne Lods, Side 61. Fyr-Fort. Nr. 148 A.)

631. »Taarnbælt-Rev« Lys- og Klokketønde midlertidig slukket. Sundet. Fyret paa »Taarnbælt-Rev« Lys- og Klokketønde er slukket, det vil snarest blive tændt. 55° 47' (04'') N. Br. 12° 39' (33'') Ø. Lgd. (Fyr-Fort. Nr. 200.)

632. Vrag afmærket. Hollænderdyb. Sundet. Damperen »Ellen« er sunket i den N-lige Del af Hollænderdyb paa 55° 43' (12'') N. Br. 12° 42' (06'') Ø. Lgd. i 16 m Vand. Måstetoppene er c. 10 m over Vandet. Et Vragfyrslib er udlagt 200 m V. fra Damperen.

633. To Vrag afmærket. »Drogden« Fyrslib S. Sundet. Dampskibene »Saxo« og »Helene« er sunket c. 5 1/2 Sm S. 2° V. fra »Drogden« Fyrslib. »Helene« ligger c. 250 m V. for »Saxo«. Måster og Skorstene er synlige over Vandet.

Et dansk Vragfyrslib er udlagt c. 200 m Ø. for Vraget af »Saxo«.

Et svensk Vragfyrslib er udlagt V. for Vraget af »Helene«.

De Søfarende opfordres til at udvise stor Paapasseligheid ved Passage af Stedet. »Drogden« Fyrslib: 55° 33' (14'') N. Br. 12° 43' (00'') Ø. Lgd.

634. Boje udlagt. Thisted. Limfjorden. Ved N.-Enden af det uddybede Løb ind til Thisted Havn er, paa Ø.-Siden af Løbet, udlagt en rød Boje uden Topbetegnelse. 56° 57' (14'') N. Br. 8° 42' (10'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 494. Havne-Lods, Side 137. Sø.-Fort., Side 36.)

635. Fyr i Uorden. Midlertidigt Fyr tændt. Østverdamnes. Island V.-Kyst. Østverdamnes hvide Lynfyrt er i Uorden. En hvid, fast Lanterne er midlertidig tændt. 64° 53' 05" N. Br. 24° 02' 50" V. Lgd.

636. Is ved Island. Telegram fra Siglufjörður:

Den 8de April: 1ste April spredt Is omkring Melrakka-Sjætta og helt til Gjøgr. 2den April uforandret, men meget spredt. Svag V.-lig Vind.

Dansk Vestindien, se under VI.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

637. Fyrslib midlertidig ombyttet. »Svinhådan«. Sundet. Sverig. Omtrent den 3de April 1911 ombyttes »Svinhådan« Fyrslib Nr. 17 midlertidig med Reserverfyrslib Nr. 28. Fyr og Taagsignal er uforandret. 56° 10' 41" N. Br. 12° 31' 08" Ø. Lgd.

638. Lods- og Fyrslibet »Malmörödd« midlertidig ombyttet. Sundet. Lods- og Fyrslibet »Malmörödd« Nr. 27 ombyttes e. den 10de April 1911 midlertidig med Reserverfyrslib Nr. 26. 55° 38' 34" N. Br. 12° 56' 45" Ø. Lgd.

udlægges Cherry Island Range Strømtønde 1 C i 11 m Vand paa V.-Siden af Løbet i Delaware River, c. 3 Sm neden for Cherry Island Forfyr, samtidig ommummeres Cherry Island Range Tønde 1 C, 3 C og 5 C til 3 C, 5 C og 7 C.

Samlidig udlægges Cherry Island Range Lystønde 2 C, der viser hvidt Lys med En-Før-mærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. ved Cherry Island Range Klokketønde 2 C, neden for og Ø. for Skævingen af Deep Water Point og Cherry Island Ledefyrilinier. Lystønden inddrages under Isforhold. 39° 40' 20" N. Br. 75° 31' 30" V. Lgd.

667. Fyr tændt. Parker Island Bar. Herring Bay. Chesapeake Bay. Paa Fyrbaaken paa Yderenden af Grunden, der gaar ud fra Parker Island, er tændt et hvidt, fast Fyr. 38° 44' 25" N. Br. 76° 32' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 521. Kjøbenhavn 1911.)

668. Vrag. Hillsboro Inlet N. Florida. Vraget af en 4-mastet Skonnert med alle Masterne staaende, ligger sunket paa 26° 22' N. Br. 80° 03' V. Lgd.

669. Baake forsvundet. Ship Channel Shoal. Florida Reefs. Florida. Ship Channel Shoal Baake 5 ved Indløbet til Key West Harbor er rapporteret forsvundet. 24° 28' 30" N. Br. 81° 46' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2696. Kjøbenhavn 1909.)

670. Fyr after tændt. Middle Ground. Key West Harbor. Florida. Middle Ground Fyr er after tændt. 24° 34' 15" N. Br. 81° 50' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2696. Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

671. Fyrs Lysevne. Tampico. Mexiko. Tampico Blinkfyrt har nu en Lysevne af 76 Sm. 22° 15' 30" N. Br. 97° 49' 55" V. Lgd.

672. Uddybningsarbejder. St. Thomas Havn. St. Thomas. Dansk Vestindien. Paa Grund af stedfindende Uddybningsarbejder i St. Thomas Havn, dansk Vestindien, vil følgende Regulativ for Befaring af Havnen være at iagttage:

- 1) Dampere maa ikke passere Muddermaskinen med større Fart end 4 Sm, og Skruen skal være stoppet ved Passagen af Maskinens Fortøjninger.
 - 2) Muddermaskinen maa kun passeres paa den Side, der er angivet ved de i § 3 beskrevne Signaler.
 - 3) Muddermaskinen skal passeres paa den Side, hvorfra der om Dagen vises rødt Flag og om Natten 4 hvide Lanterne i samme lodrette Linie.
 - 4) Skibe maa ikke opankre i de Mærkelinier eller foran de Mærkebojer, der er etableret til Vejledning for Muddermaskinen, ej heller sælledes, at de er til Hinder for Havnens Befaring.
 - 5) Skibe maa ikke sejle hen over eller beskadige Bojer, Stager eller Lanterne, etableret til Vejledning for Muddermaskinen.
 - 6) Uddybningsmateriellet maa ikke under Arbejdets Udførelse unødigt vanskeliggøre Havnens Befaring.
 - 7) Muddermaskinen skal slække af paa Fortøjninger o. l. paa den Side, til hvilken Passagen er henviset, naar der gives Signal med Fløjte eller Horn.
 - 8) Beliggenhed af Muddermaskinens Ankre skal være afmærket med tydelige Bojer.
- St. Thomas Havn: 18° 20' N. Br. 64° 55' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

673. Rettelser til E. f. S. Nr. 278, 1911. Rio de la Plata. Den grønne Lystønde ligger 8° Kbl S. 48° V. fra Baaken paa 34° 49' S. Br. 58° 03' V. Lgd.

Den grønne Lystønde ligger 13 1/2 Kbl N. 41° V. fra Baaken paa 34° 36' S. Br. 58° 15' V. Lgd.

Vragene af de 2 smaa Sejlskibe ligger henholdsvis 2 1/2 Kbl N. 30° V. og 8, Sm S. 84° Ø. fra »Intermedio« Fyrslib.

Vraget af Sejlbaaden paa S.-Siden af det N.-lige Indløb til Buenos Aires Red ligger 11 1/2 Kbl N. 81° V. fra den rød- og sortstrubede Baake.

674. Vrag. Lobos Island Ø. Rio de la Plata. Vraget af Damperen »Proodos« ligger paa 35° 02' S. Br. 54° 41' V. Lgd.

675. Fyr forandres. Puchoco Point. Chile. I Begyndelsen af 1911 forandres uden nærmere Bekendtgørelse Puchoco Point Fyr til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,2 Sek. Synsvidde: 10 Sm. 37° 01' S. Br. 73° 11' V. Lgd.

676. Fyr forandres. Belen Shoal. Concepcion Bay. I Begyndelsen af 1911 forandres

639. Fyr og Taagesignal forandret. »Kopparstenarne« Fyrskib. »Kopparstenarne« Fyrskib viser nu to hvide, faste Fyr og afgiver som Taagesignal Tre-Stød hver 1 Minut. 56° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2863. Kjøbenhavn 1910).

640. Lyttende atter udlagt. Stålbådan. Sandhamn. Stockholm Skærgaard. Stålbådan Lyttende er udlagt og Vagteren inddraget. 59° 14' N. Br. 19° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 542. Kjøbenhavn 1911).

641. Fyr og Taagesignal forandret. »Grundkallen« Fyrskib. »Grundkallen« Fyrskib er nu udlagt paa Station. Det viser nu hvidt To-Blink og rødt Et-Blink hver 30 Sek. og afgiver som Taagesignal Tre-Stød hver 1 Minut. 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2866. Kjøbenhavn 1910).

642. Fyr atter tændt. Vulfisa. Finske Bugt. Rusland. Fyret paa Vulfisa Baake er atter tændt. 59° 36' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 381. Kjøbenhavn 1911).

643. Taagesignal forandret. »Londons Grund« Fyrskib. Finske Bugt. Taagesignalet fra »Londons Grund« Fyrskib gives nu med Strøme, der river Tre-Stød hver 7 Min. 10 Sek., Stød 30 Sek., Pause 20 Sek., Stød 30 Sek., Pause 20 Sek., Stød 30 Sek., Pause 5 Min. 00 Sek. 60° 00' N. Br. 24° 31' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

644. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Fra Kystbatterierne ved Pillau vil der mellem den 10de og den 15de April 1911 blive skudt ud over Søen i 1 Dag. Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. Den Dag, der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet. Pillau Havn: 54° 39' N. Br. 19° 53' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

645. Mindre Dybde. Sømærke udlagt. Knudagerund. Falkenberg. Sverig. Knudagerund har kun 3 m Vand. Slægen med 2 nedadvendte Koste er udlagt. 56° 50' 55" N. Br. 12° 28' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 199. Kjøbenhavn 1911).

646. Fyr forandret. Buskär. Göteborg. Buskär Fyr skal ombygges med et hvidt, rødt og grønt Lyntårn, der viser Tre-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,0 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,0 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 6,2 Sek. Det skal vise grønt Lys fra S. 84° V., gennem V. og N. til N. 10° Ø., hvidt Lys fra N. 10° Ø. til N. 23° Ø. og rødt Lys fra N. 23° Ø. gennem Ø. og S. til S. 84° V. Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 14 Sm for hvidt Lys, 10 Sm. for rødt og 8 Sm for grønt. 57° 38' 17" N. Br. 11° 40' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods, Side 245).

647. Sømærke udlagt. Hälleådan. Sotefjord. Vagteren med Ballon paa Ø-Siden af 6 m Pullen paa Hälleådan er nu udlagt. 58° 26' 30" N. Br. 11° 12' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 205. Kjøbenhavn 1911).

648. Sømærke udlagt. Kostehanna. Vagteren med Ballon er nu udlagt V. for Kosterhanna. 58° 53' 36" N. Br. 10° 55' 13" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 208. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

649. Øvelser. Cuxhaven. Eiben. Tyskland. Fra den 3die April til den 31de Maj 1911 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydefeltet begrænses mod N. af Linien Tonde H—Tonde 6, mod S. af Linien Alkenbruch Kirke—Tonde 17. Under Skydningen hejses Flag B paa Batteri Grimmerlørn og Fort Kugelbake og Fellet er spærret for al Sejlads. Politidampene lører om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne paa Toppen. Fyrskib »Eibe IV« kan være inddraget.

Fra den 1ste April til den 12de Juni 1911 afholdes øvelser paa Uterøerne ved Cuxhaven. Øvelsesfeltet ligger uden for Farvandet mellem Tønderne 14 og 17, det er afmærket med gule Tønder med rødt Flag og er spærret for Sejlads. Spærres Fellet om Natten, vises et tredobelt (rød-livid-rød), lodret Fyr.

Fra den 1ste April til Begyndelsen af August 1911 afholdes øvelser V. for Farvandet S. for Kugelbake. Cuxhaven: 53° 52' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 589. Kjøbenhavn 1911).

650. Forsøgsøstænde udlagt. Vareler Fahrwasser. Jale. I Vareler Fahrwasser er udlagt Forsøgsøstænde i indtil 400 m Afstand mellem ØSØ. og S. fra Tønde V/B. Stedet, der

er afmærket med røde Tønder, maa ikke besjæles. Tønde V/B: 53° 29' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd.

651. Stillads opført. Fyr tændt. Knock—Emsden. Ems. I Ems, mellem Knock og Emsden, er opført et Stillads til Losning af Fyld. Det begynder i 3 m Vand mellem Tønderne E 13 og E 14 og gaar ind i Wydsamer Bugt. Paa dets Yderende er tændt et hvidt, fast Fyr. 53° 19' 49" N. Br. 7° 04' 34" Ø. Lgd.

652. Tønde flyttet. Kræde Hoek. Zeegat van Goeræ. Holland. Strømpe Nr. 3 med alkorret Kogle, Kwæde Hoek, er flyttet og ligger nu i 5 m Vand paa 51, 50' 19" N. Br. 4° 01' 20" V. Lgd.

653. Vrag borttaget. Vissingen. Scheide. Vraget af Damperen »Baltique« er borttaget og Afmærkning inddraget. 51° 25' 30" N. Br. 3° 35' 22" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 550. Kjøbenhavn 1911).

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

654. Klippe. Passe du N. E. Approches de Tréguier. Frankrig. En Klippe med 7,5 m Vand og muligvis mindre er rapporteret c. 4170 m N. 77% V. fra Heaux de Bréhat Fyr. Nærme Undersøgelse vil finde Sted. 48° 55' 00" N. Br. 3° 08' 35" V. Lgd.

655. Klippe. Chenal du Dennon. Palmopol. En Klippe med 5 m Vand og muligvis mindre er rapporteret c. 2250 m N. 40% V. fra Cormorandière Pyramide. 48° 49' 20" N. Br. 2° 57' 35" V. Lgd.

656. Lys- og Undervandsklokketønde udlagt. Strumbie. Fishguard. England. Lys- og Undervandsklokketønden »Strumbie«, der viser hvidt Lys med To-Formørkelse hver 10 Sek. er nu udlagt. 52° 03' 40" N. Br. 4° 59' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 215. Kjøbenhavn 1911).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

657. Midlertidige Lystønder inddraget. Passe du Médoc. Giroude. Frankrig. De midlertidige Lystønder Nr. 14, 45° 34' 00" N. Br. 1° 03' 02" V. Lgd., og Nr. 14 bis, 45° 32' 11" N. Br. 1° 00' 56" V. Lgd., i Passe du Médoc, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1774. Kjøbenhavn 1910).

658. Fyr forandret. Grande Island. River St. Lawrence. Canada. Ved Skibstartens Begyndelse i 1911 vil Crane Island hvide Fyr, der viser En-Formørkelse hver 15 Sek., blive forandret til et hvidt Fyr, der viser En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., og ikke som tidligere bekendtgjort til et hvidt, fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 110. Kjøbenhavn 1911).

659. Signal-Station nedlagt. St. Roch des Aninaies. River St. Lawrence. St. Roch des Aninaies Signal-Station, paa S-Siden af River St. Lawrence, er nedlagt. 47° 18' 15" N. Br. 70° 10' 45" V. Lgd.

660. Fyr tændes. Belyea s Wharf. Glenwood. River St. John. New Brunswick. Ved Skibstartens Begyndelse i 1911 tændes et hvidt, fast Fyr paa N-Siden af Belyea s Wharf. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 3 Sm. 45° 29' 40" N. Br. 66° 07' 45" V. Lgd.

661. Tønde ikke flyttet. Northern Triangel. Two Bush Channel. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Northern Triangel Stumpetønde Nr. 1 er ikke flyttet hen til 4, m Grunden paa 43° 57' 01" N. Br. 69° 02' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 556. Kjøbenhavn 1911).

662. Tønde udlægges. Harts Ledge. Tenant Harbor. Maine. Om trent den 4. April 1911 vil Baker Range Klokketønde 1 B blive udlagt tæt neden for Baker Range Lystønde 1 B. Klokketønden indlægges under Isforhold. 39° 27' 10" N. Br. 73° 33' 40" V. Lgd.

663. Tønde forandret. Boiler Rock. Goose Rock Passage. Sheepscot River. Maine. Boiler Rock Stønde Nr. 2 er ombygget med en Spidsstønde. 43° 51' 00" N. Br. 69° 43' 06" V. Lgd.

664. Klokketønde udlægges. Baker Range. Delaware River. Om trent den 3die April 1911 vil Baker Klokketønde 1 B blive udlagt tæt neden for Baker Range Lystønde 1 B. Klokketønden indlægges under Isforhold. 39° 27' 10" N. Br. 75° 33' 40" V. Lgd.

665. Tønde udlægges. Deep Water Point. Delaware River. Om trent den 3die April 1911 udlægges i 7,5 m Vand Deep Water Point Range vandret stribe Spidsstønde 8 D paa Ø-Siden af Lebel i Delaware River, c. 1/4 Sm neden for Søringen af Deep Water Point og Cherry Island Leddyrlinier. Deep Water Point Baglyr: 39° 41' 59" N. Br. 75° 29' 38" V. Lgd.

666. Tønde udlægges. Cherry Island Range. Delaware River. Den 3die April 1911

uden nærmere Bekendtgørelse Belen-Shoal Fyr til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,5 Sek. Synsvidde: 10 Sm. 36° 41', S. Br. 73° 06' V. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

677. Vrag. Serutu Island V. Carimata Strait. Borneo V. Et Vrag med en Mast 2 m over Vandet ligger paa 1° 40' S. Br. 108° 34' Ø. Lgd.

678. Fyr forandret. Anori Zaki, Matoya, Honshu S.-Kyst. Japan. Anori Zaki hvide Blinkfyrt paa S-Siden af Indløbet til Matoya Havn er forandret til et rødt Blinkfyrt. 34° 22' N. Br. 136° 55' Ø. Lgd.

679. Fyr forandret. Omoji Iwa, Shimonoseki Kaikyo. Omoji Iwa hvide og røde, faste Fyr ved det V-lige Indløb til Shimonoseki Kaikyo er forandret til et rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Synsvidde: 8 Sm. 34° 00' N. Br. 130° 48' Ø. Lgd.

680. Vrag. Ouchi Jima SØ. Naikai (Inland Sea). Vraget af et Sejlskib med 1 Mast 3 m over Vandet ligger paa 34° 24' 32" N. Br. 133° 55' 48" Ø. Lgd.

681. Vrag. Motoyama Zaki, Suwo Nada, Naikai (Inland Sea). Vraget af en Skonnert med 2 Master 2 m over Vandet ligger paa 33° 52' 51" N. Br. 131° 12' 24" Ø. Lgd.

682. Rev. Yatsushiro Kaiwan, Kyushu V.-Kyst. I Matsuzaki Wan er følgende Rev fundet: 4,5 m Vand paa 32° 13' 39" N. Br. 130° 04' 38" Ø. Lgd. 4,3 m Vand paa 32° 14' 02" N. Br. 130° 04' 31" Ø. Lgd. 3,6 m Revet paa 32° 13' 43" N. Br. 130° 04' 36" Ø. Lgd. eksisterer ikke, der er 14 1/2 m Vand paa Stedet.

I Naga Shima Kaikyo er fundet et Skær med 7 m Vand paa 32° 13' 18" N. Br. 130° 05' 16" Ø. Lgd.

I Hachiman Seto er følgende Rev fundet: 1,1 m Vand paa 32° 16' 45" N. Br. 130° 08' 13" Ø. Lgd. 7 m Vand paa 32° 19' 38" N. Br. 130° 12' 15" Ø. Lgd. 5,8 m paa 32° 14' 01" N. Br. 130° 08' 42" Ø. Lgd. 0,3 m Vand paa 32° 18' 34" N. Br. 130° 11' 15" Ø. Lgd. Ved Katsura Jima er fundet følgende Rev: 4 m Vand paa 32° 10' 31" N. Br. 130° 13' 58" Ø. Lgd. 5,3 m Vand 300 m S. 25 1/2° Ø. fra Toppen af Nanao Jima. 8,7 m Vand 300 m S. 18° Ø. fra samme Top.

Karantænebestemmelser m. m.

683. Karantænebestemmelser. Karantæne Station i Sverig. Ved Helsingborg er oprettet en Observationsplads for Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. England, Februar 1911.

N 1105 Peru. — Punta de Pariñas to Punta Lobos.

N 3115 Africa, West Coast. — Forcados River entrance. Port Forcados.

N 2212 China, South Coast. — Tien pak to Macao.

† 3115 Africa, West Coast. — Forcados River entrance.

† 3477 Africa, West Coast. — Port Forcados.

† 2212 China, South Coast. Hui ling san harbour to Hongkong.

R 2268 England, South Coast. — Portland harbour.

R 26 England, South Coast. — Torbay. Torquay harbour.

R 3185 Scotland, West Coast. — Loch Sunart.

R 1352 France, North Coast. — Dunkerque road.

R 2854 Gulf of Mexico. — Tampico harbour. Approaches to Vera Cruz.

N Arctic Pilot, Vol. II. Sailing Directions for Iceland, Greenland Sea, Spitzbergen, and the East coast of Greenland. Januar 1911.

Japan:

N 45 Yotorufo Jima. Pris 65 sen.

R 162 Western Portion of Japan Sea. Pris 65 sen.

N Tyskland: Gezeitentafeln für das Jahr 1912. Pris M. 2.00.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. April 1911.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	101 1/2 — 1/4	101 1/4	101 1/2
Danmark	59 3/4 — 60	59 3/4	60
Norden	86	86	86 1/4
København			
Carl	78 1/2	78 1/4	79
Dannebrog	84 — 83 1/2	83 1/4	83 3/4
Skjold	57 1/4 — 57	56 1/2	56 3/4
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896	83 1/2 — 1/4	83 1/4	83 1/2
Hejmdal	89 1/2 — 90	90	90 1/4
Østasiatiske	147 1/2 — 1/4	147 1/4	147 1/2
Østersøen			
Nordsøen		8 1/2	8
Gorm	77 — 79	79	79 1/2
Torm	73 — 72 1/2	72	73
Inga			
Cimbria		49	58
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		6	8
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 1/4 — 1/4	46 1/4	46 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		103	105
6 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask. Komp.		100	101 1/2
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		93 3/4	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 1/2	86 3/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		95	95 1/4
4% — — — 1.		95 3/4	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		89 1/4	90
4% — — — 2.		94 1/4	95
3 1/2% Landkreditk.		93 1/4	95 1/4
4% Østift. Kreditf.		95	95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 3/4 — 144	143 3/4	144
Privatbank	107 1/2 — 3/4	107 1/4	107 1/2
Landmandsbank	136 1/2 — 1/4	136 1/4	136 1/2
Handelsbank	135 3/4 — 1/4	135 1/2	135 3/4
Grundejerbank	22 1/4 — 3/4	22 1/2	22 3/4
Burm. & Wain	88 1/2 — 88	88	88 1/4
Helsingørs Jærnsk.	75 1/2 — 76	75 3/4	76
Sukkerfabr.	267 3/4 — 266 1/4	266 1/2	266 3/4
Bryggeri Aktier	189 3/4 — 190	190	190 1/4

Vekselkurser d. 5. April 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	71.9	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 5. April 1911.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	92.25
3 3/4% — Boden Kredit	89.60
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — 1890	95.20

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

„Forenede Dampsk.“ 352,000, „Danmark“ 106,000, „Norden“ 48,000, „Carl“ 76,000, „Dannebrog“ 108,000, „Skjold“ 96,000, „Dampsk. af 1896“ 58,000, „Hejmdal“ 14,000, „Dansk-russisk“ 152,000, „Østasiatisk“ 118,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Onsdag den 12. April 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlants
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæiter.



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

Tekn. Maskinhandel.

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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	--	---	------------------------



Margarine, specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 europæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

OTTO
MONSTED
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov
 Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 8, Købh.
 Telefon 6936.



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

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
 16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4108.

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

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Niederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 tilbyder
Prioritetslaan i Skibe
 paa favorable Vilkaar

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

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: "CHANNEL, Cardiff", — "CHANNEL, Barry", — "CHANNEL, Newport", — "CHANNEL, Sharpness".

These Works are now installed with

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

PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6½—8½.
Helligdage Kl. 10.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 182

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEWYORK STEMP. FABR. XANIA

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: "Bjørch-Jensens".

Telefon 7262.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

Nyhavn 53.

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

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt"

Hans Smith.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt"

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

Telegramadresser: "NEWS, WALLSEND" og "NEWS, SUNDERLAND".

Kjøbenhavns Skipperforening.

Af Therese og Carl Wills Legat til Fribolig
eller Huslejhjælp til Enker efter Skipperforeningens Med-
lemmer eller andre Enker efter Skipperer er til Juni Termin
d. A. et Beløb paa 87 Kr. 50 Øre ledigt. Det bemærkes, at
Enker efter Skipperforeningens Medlemmer ifølge Fundatsen
under lige Forhold har Fortrinsret.

Ansøgninger om Legatet, der skrives paa Skemaer, der
faas udleverede paa Skipperforeningens Kontor, Holmens
Kanal Nr. 18, Kl. 12—2, maa indleveres sammesteds inden
15de Maj d. A.

Kjøbenhavns Skipperforening, den 10. April 1911.

P. B. V.:

A. V. Knudsen.

Kjøbenhavn, den 12. April 1911.

Da vi i Slutningen af Marts Maaned paa dette Sted anstillede nogle nærliggende Betragtninger over det den Gang lige forelagte Karantænelovforslag, gik vi ud fra, at der vilde blive levnet Rigsdagen en rimelig Tid til Forslagets Behandling, d. v. s. at Sagen dog i hvert Fald i et af Tingene vilde blive underkastet Udvalgsbehandling.

Dette er imidlertid ikke sket. Allerede i Lørdags naaede Forslaget, der, som tidligere nævnt, blev fremsat i Landstinget, frem til 3dje Behandling i Folketinget, ved hvilken det blev vedtaget — i den selv samme Skikkelse, i hvilken det blev forelagt Landstinget. Forslaget er altsaa nu blevet til en Karantænelov, der blot endnu fattes den kongelige Stadfæstelse for at træde ud i Livet, og de ihærdige Bestræbelser, som det vides at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har udfoldet for at hidføre Ændringer i de Retninger, som vi antydede her i Bladet under 24. Marts, har saaledes desværre ikke formaaet at sætte sig Spor i selye Loven.

Ikke desto mindre er der dog naaet i hvert Fald ét Resultat under Forslagets Behandling i Folketinget, som i paakommende Tilfælde vil være af Værdi.

Som det vil erindres, maatte Skibsfartens Modstand imod Forslaget i høj Grad samle sig om Bestemmelserne i dettes § 30, Punkterne c og d, i Henhold til hvilke en Række Udgifter, som under andre Forhold afholdes af Statskassen, skal afholdes af Skibet, naar dette er bestemt til udenrigs Sted og efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn kun anløber dansk Havn for at landsætte Syge eller Lig. Ved Forslagets 2den Behandling i Folketinget paapegede Hammerich den Uretfærdighed, der ved disse Bestemmelser blev begaaet imod danske Skibsredere, og forbeholdt sig i den Anledning at stille Ændringsforslag til 3dje Behandling.

Som Følge af de i Mellemtiden førte Forhandlinger blev imidlertid det bebudede Ændringsforslag ikke stillet, men til Gengæld henstilledes det ved 3dje Behandling af samtlige Parti- og Gruppeordførere i Tinget, d'Hrr. Jørgen Frederiksen, Stauning, Rørdam, Hammerich og W. Neergaard, til Justitsministeren at søge en særlig Bevilling paa de aarlige Finanslove til deraf at yde Erstatning i de Tilfælde, hvor danske Skibe blev ramt af de nævnte Bestemmelser. Justitsministeren, der erkendte, at Kravet om Erstatning var berettiget, kunde modtage Ordførernes Henstilling og lovede at fremsætte det fornødne Forslag paa Finansloven.

Der er saaledes paa dette Punkt af Karantæneloven opnaaet, om ikke just det bedste saa dog i hvert Fald en Ordning, der under en forstandig Administration maa kunne gøre Fyldest.

Alligevel tror vi dog ikke, at man helt bør slaa sig til Ro for dette Spørgsmaals Vedkommende. Meget nær til Karantæneloven knytter sig nemlig Epidemiloven eller som dens officielle Navn er »Lov om Foranstaltninger inod Udbredelse af smitsomme Sygdomme« af 31. Marts 1900, i Følge hvilken visse Sygdomme tages under vederlagsfri Behandling ved offentlig Foranstaltning. Om vederlagsfri Behandling af syge Søfolk efter Bestem-

melserne i denne Lov har Justitsministeriet i afvigte Aar udtalt, at forsaavidt vedkommende Skib henligger i dansk Havn eller er bestemt til en saadan, maa Betingelserne for den vederlagsfri Behandling antages at være til Stede, medens dette ikke skønnes at være Tilfældet, naar Skibet kun anløber dansk Havn for at landsætte Syge.

Det er jo nu imidlertid givet, at den Erkendelse, som Folketingets Ordførere og Justitsministeren naaede til angaaende danske Skibes Forhold til Bestemmelserne i Karantænelovens § 30, i lige saa høj Grad bør være gældende overfor de samme Skibes Forhold til Epidemilovens Forskrifter. Berettigelsen af denne Opfattelse bør utvivlsomt snarest fastslås, hvad der maaske lettest lod sig gøre ved, at der i det kommende Forslag paa Finansloven udtrykkelig nævntes ikke blot Karantæneloven, men tillige Epidemiloven.

Skibsfører af 1ste Grad ved Statsbanerne, Kaptajn A. V. Heise, er under den 6. ds. af Kongen udnævnt til Søfartsinspektør ved de danske Statsbaner.

Da Kaptajn Heise den 1. April 1910 fra Storebælts-Overfarten blev kaldet til Tjeneste i Søfartsinspektionen i Kjøbenhavn, udtalte vi vor Glæde over denne Forfremmelse, som vi betegnede som et Skridt fremad mod et af de Maal, Handelsmarinens Navigatorstand bør stræbe efter at naa. Nu i disse Dage, akkurat et Aar efter, har Kaptajn Heise altsaa gjort det væsentligt større og betydningsfuldere Spring til at overtage selve Embedet som Søfartsinspektør efter nys afdøde Kommandør F. Hammer, og hermed er det saaledes for Statsbanernes Søfartsafdelings Vedkommende en fastslaaet Kendsgerning, at den i Handelsmarinen uddannede Navigator ved Dygtighed og Energi kan naa op til at beklæde den øverste Post indenfor sin Etat.

Den almindelige Gennemførelse af dette Princip er faktisk et af de Maal, som ikke alene Navigatorstanden men i Grunden hele den danske Søfart bør tillægge den allerstørste Vægt — Navigatorstanden af Aarsager, der er allfor selvfølgelige, til at vi behøver at gaa ind derpaa, og Skibsfarten i sin Helhed af Grunde, der vel ikke er slet saa iøjnespringende, men derfor ikke mindre vægtige. Den almindelige Gennemførelse af det nævnte Princip betyder nemlig en Højnelse af Navigatorstanden, thi naturligvis maa den Navigator, som vil tage Kampen op med sine sømilitære Konkurrenter paa de Felter, der, skønt afgjort hørende til Handelsmarinens Interessensfære, hidtil har været disse sidste forbeholdt, sørge for at kunne møde med lige saa gode Kvalifikationer som Søofficeren. Men en Højnelse af Navigatorstanden tjener altid og ganske direkte Skibsfartens Tarv. Størst Betydning for Skibsfarten faar Principet imidlertid derved, at der efterhaanden paa alle de Poster, som i højere eller ringere Grad har Indflydelse paa Søfartens offentlige Vilkaar, sættes Mænd, der er vokset ud af Handelsmarinen selv og derfor kan møde med fuld Forstaaelse af, hvad Skibsfarten maa kræve.

Det ligger i Sagens Natur, at det Embede, Kaptajn Heise har overtaget, hverken har eller kan faa nogen

egentlig Betydning for Skibsfarten i Almindelighed, men det vilde øjensynlig være i høj Grad forhastet, om man af den Grund omfattede Kaptajnens Udnævnelse med mindre Interesse. Den fortjener tværtimod den største Interesse som et glædeligt Tidens Tegn. Ministeriet for offentlige Arbejder, efter hvis Indstilling Udnævnelsen er foretaget, har ved denne Lejlighed givet et Eksempel, der forhaabentlig vil blive fulgt i andre Søfartsetater og institutioner, naar Tiden dertil er inde.

Sakskjøbing som selvstændigt Toldsted. Ministeriet for Handel og Søfart har under 6. ds. meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at i Henhold til Meddelelse fra Generaltolddirektoratet er Sakskjøbing fra den 1. ds. genoprettet som selvstændigt Toldsted, og at dettes Distrikt omfatter Kyststrækningen fra Nielstrup Forstand inklusive til Skansen Nord for Guldborg.

En dansk Skibsfører idømt en Bøde. I Følge Indberetning fra det danske Gesandtskab i London er en dansk Skibsfører nylig i en engelsk Havn bleven idømt en Bøde paa £ 1.1, fordi han havde transporteret Heste og et Æsel om Bord paa sit Skib til Esbjerg, uden at der paa Skibet fandtes et Instrument til, om fornødent, at slagte disse Dyr med paa human Maade, saaledes som foreskrevet ved en engelsk Lov af 1910.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Kondemneret Skib. Den danske Konsul i Lisabon telegraferer den 5. ds. til Udenrigsministeriet, at Bark »Ellen« af Vejle, er bleven kondemneret efter en Eksplosion om Bord, der fandt Sted i Atlanterhavet ud for Portugal den 13. f. M. Mandskabet 18 Mand synes at være uskadt.

Aabning af Santa Fé Havn. Generalkonsulatet i Buenos Aires indberetter, at den ved Byen Santa Fé, Hovedstaden i Provinsen af samme Navn, byggede Havn den 30. December f. A. blev aabnet for Skibsfarten, og at der fra denne Dag at regne bliver opkrævet Havnegebyrer saavel dér i Havnen som i Colastine' Havn.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Vi har modtaget følgende:

Esbjerg Havn. Der er nu afholdt Licitation over Anlægget af den ny Fiskerihavn udenfor Esbjerg-Tivoli. Det er et meget betydeligt Arbejde, idet der skal flyttes en halv Million Kubikmeter Fyld, som skal opgraves i Havnebassinet og oplægges indenfor de fremtidige Bolværker, ialt 2,200 løbende Fod. Den nuværende Fiskerihavn har 1,300 Fod Bolværk, og som denne skal den ny Havn efter Bestemmelserne være 18 Fod dyb; nu er der 6 Fod Vand paa dette Sted, hvor Havnen kommer til at ligge.

Fiskerihavnen skal være færdig i 1913 og vil efter Overslaget komme til at koste 2½ Millioner Kr., derefter vil Trafikhavnen antagelig blive paabegyndt, saafremt en forøget Trafik gør det nødvendigt.

Observator.

Navigationen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Radau & Co. i Kronstadt, skriver den 4. April til os:

I de sidste Dage er Vejret slaaet om, og vi har nu Tøvejr her. Da Sæsonen er temmelig fremskreden, tør man haabe, at dette Vejr vil holde sig, og at man i alt Fald ikke vil faa mere Frost af nogen Betydning.

Isen i den finske Bugt har i Aar naaet en betydelig Styrke, og Øen Hogland er, efter hvad der meddeles os, endnu omgivet af stærk Is. Efter vor Mening kan Navigationen hertil ventes aabnet i den første Tredjedel af Maj (ny Stil). Det antages dog, at Regeringens Isbryder »Jermack« allerede før den Tid vil forsøge at forcere Isen i den finske Bugt, og maaske vil kunne indtræffe paa Kronstadt Red til den russiske Paaske, den 23. April.

Paatænkt Havneanlæg. I Ministeriet for offentlige Arbejder overvejer man for Tiden, meddeler »Riget«, en Plan angaaende Anlægget af en Havn Nord for Kronborg.

Projektet skyldes Ingeniør C. Bech ved Vandbygningsvæsenet og gaar ud paa at bygge en stor Havn mellem Kronborg og Marienlyst. Havnen tænkes først og fremmest at skulle faa Betydning som Nødhavn, bl. a. under vanskelige Isforhold i Sundet, men den er ogsaa beregnet til Kulstation og Reparationshavn for Dampskibe, der gaar paa Østersøen. Havnen er efter Planen anlagt saa stor, at »D. F. D. S.«s Amerikabaade vil kunne gaa ind. Omkostningerne er anslaaet til Kr. 10,600,000.

I Løbet af Foraaret vil man formentlig kunne vente en Udtalelse fra Ministeriet.

Søfolks Valgret. Landstinget valgte i sit Møde den 8. ds. til Medlemmer af Udvalget angaaende Søfolks og Statstjenestemænds Valgdeltagelse: Jørg. Berthelsen, Degnbol, Harald Jensen, Johnsen, A. Lund, Nordby, Piper, Theilmann og Tvede.

Reykjaviks Havn. Altingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Reykjaviks Havn har afgivet Betænkning. Udvalget anbefaler en Bevilling paa 600,000 Kr. af Landskassen, hvorhos Landskassen skal garantere for et Laan paa 1 Mill. Kr., som skal optages af Reykjaviks Kommune. (»Berl. Tid.«)

»Saxo«s Forlis. Den 8. ds. har »Saxo«s Assurandører ladet »Helfried Bismarck« beslaglægge i Helsingborg Havn for saaledes at sikre sig den Skadeserstatning, som dens Rederi muligvis bliver idømt.

Orlogsværftets traadløse Telegraf. Tjenestetiden paa Orlogsværftets Radiotelegrafstation er fra den 1. April d. A. udvidet til fuldstændig Dag- og Nat-tjeneste.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 10. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Svartviksbugten og Alnö sund: Fastis, med Isrende til Ortviken. Sundsvallfjorden: Isen brydes i Dag ind til Kajen.

Gefle. Gefle Red: Svær Fastis, Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Iøvrigt isfri.

Sejladsen paa Riga. Firmaet P. Bornholdt & Co., Riga, telegraferer Søndag Middag til sin Repræsentant i Kjøbenhavn: Domesness rapporterer: Vestlig Vind. Isen bryder Øst over. »Jermack« assisterer.

Dampskibet »Ellen«. Kjøbenhavn, 11. April. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Ellen« er i Dag tætnet ude paa Stubben, hvor den har været til Dykkerundersøgelse i to Dage og er bragt ind i Havnen.

Vi har modtaget Aarsberetning for 1910 fra Fæltesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra Kjøbenhavns Skipperforening om Bortgivelse af en Portion af Therese og Carl Wills Legat.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 113/1910, afsagt den 16. December 1910. Rederiet for Dampskibet »Mizar« af Rotterdam, mod A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Paa Rejse fra West Hartlepool til Königsberg med en Ladning Kul grundstødte Dampskibet »Mizar« af Rotterdam Søndag den 2. Oktober 1910 Kl. 8½ Fm. i Nærheden af Mölle ved Kullen. Grundstødningen skete, medens Skibet under langsom Fart paa Grund af indtraadt tæt Taage var i Færd med at gaa for Anker. Skibet kom til at staa paa Stenbund med Stævnen i ØSØ. Dets Dylgaaende før Grundstødningen var 17½ Fod for og 19½ Fod agter; Vandstanden var c. 17 Fod for og fra midtskibs til agter 18 til 30 Fod, saaledes at Agterskibet var flod.

Efter fem forgæves Forsøg paa ved egen Hjælp at komme af Grunden, besluttede man at modtage Hjælp fra Svitzers Bjergningsentreprise. Damperen »Bien«, der ved Elliden var kommen til Stede fra Helsingør, begyndte ved Totiden at slæbe med fuld Kraft, lidt senere kom Damperen »Em. Z. Svitzer« til Stede og begyndte ligeledes at slæbe Kl. 4½. Da det ikke lykkedes ved Slæbning alene at bringe Skibet flod, besluttedes det om Aftenen efter Samraad mellem Kaptajnen og Bjergningsdamperne at kaste over Bord af Ladningen. Dette skete i Løbet af Natten under Medvirkning af 35 Bjergere fra Land. Kl. c. 5 Fm. den 3. Oktober slæbtes Skibet flod, efter at et Par hundrede Tøns af Ladningen var kastet over Bord; det viste sig at være tæet og kunde ved egen Maskine gaa ind til Kjøbenhavn, hvor det underkastedes Dykkerundersøgelse. Ved denne fandtes en Del Buler og Afskrabninger i Bunden; efter meddelt Sødygtighedsattest kunde Skibet dog fortsætte sin Rejse til Bestemmelsesstedet.

Under Bjergningen havde Vejrforholdene været gode med østlige og sydlige Vinde; først efter at Skibet var kommen flod, gik Vinden over i mere vestlig Retning (altsaa Paalands) med tilfagende Styrke.

Efter den mellem Parterne afsluttede Bjergningskontrakt skulde Bjergelønnen fastsættes ved Voldgift. Denne

Bestemmelse er imidlertid bleven opsagt fra Skibets Side; hvorefter begge Parter, Hovedcitanterne Rederiet for Dampskibet »Mizar« af Rotterdam ved Stævning af 24. Oktober 1910 og Kontracitanterne A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise ved Stævning af 8. November s. A., har indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet Bjergelønnen fastsat ved Rettens Skøn, hvorhos Kontracitanterne paastaar sig tilkendt Renter af Beløbet fra Kontrastævningens Dato til Betaling sker.

Det bjergede Skib er bygget i 1905 og maaler 2,020 Brutto Reg.-Tøns, om de bjergede Værdier har der været nogen Uenighed mellem Parterne, men det maa anlages, at de har udgjort godt 300,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder paa den ene Side det for vestlige Vinde meget udsatte Sted paa en forholdsvis stejltopadgaaende Klippeskyst, og paa den anden Side de ret gunstige Vejrforhold under selve Bjergningen, findes en Bjergeløn af 30,000 Kr. passende.

Dette Beløb med Renter som paastaet vil derfor være at tilkende Kontracitanterne, medens Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Søforhør.

Den 4. April 1911 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet »Helene«s Forlis ved Paasejling af et Vrag i Sundet den 2. April d. A.

Der fremlagdes en Rapport fra Skibets Fører, Kaptajn Sørensen.

Af denne fremgik, at 1ste Styrmand Fauerichou, som havde Vagt paa Broen, Kl. c. 9,40 Em. observerede en Lanterne ret for. Han og Udkigsmanden antog Lanternen for at være Agterlanternen paa et medgaaende, mindre Sejlskib. Styrmanden beordrede da Roret lagt lidt Bagbord for at gaa udenom det formentlige Sejlskib. Da »Helene« straks efter befandt sig i Nærheden af Lanternen, mærkedes et voldsomt Stød i Forskibet om Bagbord, og det viste sig, at Skibet var stødt paa Vraget af Damperen »Saxo«. Maskinen blev af Kaptajnen, som lige før Stødet kom paa Broen, øjeblikkelig stoppet; men da Skibet ikke blev liggende stille, blev Maskinen sat fuld Fart frem igen for at forsøge at naa Land, hvis det skulde vise sig, at »Helene« havde taget alvorlig Skade. Imidlertid begyndte Skibet straks efter at synke. Bagbords Redningsbaad og Jollen blev derfor sat ud, og Mandskabet gik i samme. Det forsøgtes at naa Amager, men dette var umuligt paa Grund af den høje Sø, og Mandskabet blev først efter flere Timers Omflakken optaget af »D. F. D. S.«s Damper »Sprogø«.

Mødt var Skibets Fører, Kaptajn Sørensen, 1ste Styrmand Fauerichou, Maskinmester Hansen og Matroserne Olsen og Carlsson.

Styrmand Fauerichou forklarede, at det udlagte Vragfyrskib vistnok laa c. en halv Kvartmil østligere end Vraget, hvor ogsaa en lille Slæbedamper fra »D. F. D. S.« laa. Han havde jo nok kunnet se, at der maatte være noget i Vejen, men havde ikke tænkt sig, at Fyrskibet var lagt for at afmærke et Vrag, der laa en halv Kvartmil længere fra Grunden end Vragfyrskibet.

Efterat de øvrige mødte havde udtalt sig i Overensstemmelse med den fremlagte Rapport; sluttede Søforhøret.

Den 8. April fortsattes Søforhøret i Anledning af »Helene«s Forlis.

Mødt var Fyrtransportfyrskibsfører Stæhr og forklarede, at han som Fører af Fyrvæsnets Damper »Kattegale« Søndag Eftermiddag den 2. ds. lagde et Vragfyrskib ud ved »Saxo«. Det var noget diesel, men han saa dog i omtrent østlig Retning, paa efter hvad han skønnede

2 à 3 Sm. Afstand. et Mærke vistnok en Kost og en Ballon. Han bestemte sig til at lægge Vragfyrskipet Øst for Vraget, idet han mente, at den Kurs, de fleste Skibe gaar, gik Øst for dette, han saa nogle Skibe passere, og de passerede Øst for. Han lagde Fyrskipet i en Afstand, som han bedømte til 100 Favne, og gav Fyrskipet Ordre til at give 60 Favne Kæde. Vinden var omtrent VNV., og Strømmen var nordlig. Fyrskipet kom til at ligge omtrent i Nord og Syd. Ballonerne blev hejst paa reglementeret Vis paa en Raa, der var noget bredere end Fyrskipet, to Balloner om Styrbord, én om Bagbord.

Kaptajn Sorensen og Styrmand Fouerschou blev gjort bekendt med Kaptajn Støhrs Forklaring. De tør ikke benægte Muligheden af, at Vragfyrskipet ikke har været længere borte, men for dem begge stod det, som om Vragfyrskipet den paagældende Nat var betydelig længere borte. De forklarede begge, at de hidtil har troet, at der paa et Vragfyrskip skulde være en Ankerlanterne, foruden de andre Lanterner.

Styrmand Fouerschou fastholdt, at han jo nok havde forstaaet, at Fyrskipets Lanterner betegnede, at der maatte være et eller andet i Vejen, men han havde ikke tænkt sig, at Fyrskipet, der, efter det Indtryk han fik, laa ret langt fra Vraget, var lagt for at afmærke et Vrag. Han vilde synes det var rimeligere, at Fyrskipet var lagt Vest for Vraget. Dels gik han jo ud fra, at den hvide Lanterne, han saa paa »Saxo's Mast, var en Hæklanterne, og han gik ud fra, at hvor det Skib, der havde den Lanterne, kunde sejle, kunde han ogsaa sejle. Efter hans Mening burde et Vrag ikke afmærkes med en klar Lanterne, men med en grøn. Han havde ikke tænkt paa, at han maaske burde mindske Farten eller varsko Kaptajnen.

Et Søfartsmuseum

Vi har endvidere modtaget følgende:

Efter at jeg i min første Artikel i *Dansk Søfartstidende* for 7. ds. har udkastet Tanken om Muligheden for Oprettelsen af et »Søfarts-Museum« vilde jeg gerne yderligere fremkomme med et Par Bemærkninger om, hvilke ydre Beviæggrunde, der har været medvirkende til, at jeg netop nu offentligt har søgt at fremkalde Interesse for Planen, og inden, som jeg haaber, rette vedkommende vil optage Realisationen heraf til nærmere Drøftelse.

I »Shipping Gazette« for 25. Marts d. A. er optaget en lille Artikel, hvori meddeles, at en af Borgerrepræsentanterne for »Poplar«, Mr. Daniel R. BOLL, i Anledning af det store engelske Krigsskib »The Thunderer's Stabelafløbning havde foreslaet, at de store Dampskibsrederiers og andre maritime Institutioners Bygninger i Nærheden af »East India Dock« den Dag skulde smykkes med gamle »house flags of notable ships«.

Idéen vandt almindeligt Bifald og Udsmykningen saa stor Beundring, at Resultatet blev, at der fremkom et Ønske om at samle disse gamle Kontorflag og bevare dem som Relikvier. »Shipp. Gaz.« tilføjer derefter en Række paa c. 30 Rederier, der alt har stillet sig velvilligt til Tanken, og lovet at levere, hvad de sidder inde med, til Samlingen.

Det slog mig ved at læse dette, at naar denne specielle Ting, Indsamling af gamle Flag, straks vandt saa stor Interesse i England hos alle vedkommende, maatte der muligvis ogsaa her i Landet være en vis Sanghund for min Tanke.

Og naar hertil kommer, at der jo om ikke ret mange Aar er forløbet 100 Aar, siden det første danske Dampskib »Caledonia« ankom her til Landet, modtaget med Skældsord som »Pjaske-Malene« af Datidens gamle Sø-

mand, og betragtet af Havnevæsnet som en brandfarlig Tingest, der absolut ikke maatte have Lov til at lægge til ved Bolværk og Kaj, vilde det utvivlsomt ikke være uden Interesse, at man til den Tid — samtidig med, at man med berettiget Støllhed glædede sig over Nutidens prægtige Dampere — kunde, i en retrospektiv Samling, betragte de mærkværdige, i Begyndelsen forbavsende træge og langsomme, siden hen ikke mindre forbavsende hurtige og epokegørende Fremskridt, som Dampskibsfarten har gjort, betragte hvorledes Udviklingen gennem Skibe, som den gamle Postdamper »Frederik den Sjette« og de første Skruedampere som »L. N. Hvidt« (dette Skibs Gallionsfigur skal efter Sigende endnu hero i »De private Assurandørers Lokale») er skredet frem til Nutidens vældige »tramps« og prægtige Ruteskibe.

Og endelig, naar henses til, hvorledes Landbostanden med vaagen Interesse har forstaaet Betydningen af at tilstille Landbrugsmuseet ved Lyngby de gamle Genstande, den var i Besiddelse af, er det ventelig ikke udelukket, at Sømandsstanden vilde vise en lignende Interesse og Sympati overfor en eventuel Oprettelse af et »Søfarts-Museum«.

Carl E. Aabye.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1909 indtrufne Søulykker for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, der er udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet og offentliggøres af Ministeriet for Handel og Søfart, foreligger nu. Bogen forhandles fra Det kongelige Søkort-Arkiv.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i 1909 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 230, deraf 110 Sejlskibe og 120 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring var 51, deraf 28 Sejlskibe og 23 Dampskibe. Der er i 1909 indtruffet 116 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 31 svenske, 20 norske, 36 tyske, 8 engelske, 10 russiske, 7 hollandske, 3 belgiske og 1 spansk.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1909 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 28, ved at falde over Bord 17 og ved andre Ulykkesilfælde 2; ialt 47. Heraf skriver de 34 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 13 fra Dampskibe.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1909 sig saaledes:

Sejlskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 25, Sprungen Læk, Kæntring og forladt synkefærdig 9, Kollision 1, bortebleven 2; ialt 37.

Dampskibe.

Stranding 1, forladt synkefærdig 2, Kollision 2; ialt 5. De 37 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1909, repræsenterede tilsammen 1,745 Brutto Reg-Tons; 23 medførte Ladning. Værdien udgjorde 232,800 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 203,900 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 103, hvoraf 14 omkom.

De 5 forliste, danske Dampere maatte 3,047 Brutto Reg-Tons, og 3 medførte Ladning. Værdien udgjorde 409,600 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 377,000 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde 55 Mand, af hvilke 11 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske

Kyststrækninger og Inderfarvande indtraf i 1909 for danske Skibe 79 (21,499 Brutto Reg.-Tons), for fremmede Skibe 101 (70,017 Brutto Reg.-Tons). Herved omkom ialt 20 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 5, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 4, Jyllands Østkyst 21, Limfjorden 2, Læsø 1, Anholt 1, Fyns Nordkyst (med Samsø) 7, Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø) 2, Fyns Østkyst (med Langeland) 1, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 6, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 5, Smaalandsfarvandet (Gronsvund og Ulvsund indbefattet) 3, Lolland og Falsters Syd- og Vestkyst 6, Møens Østkyst 3, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 0, Amager 5, Sallholm 1, Middelgrund 2, Øresundskysten (til Kjøbenhavns Frihavn) 2, Bornholms Vestkyst 1, Bornholms Østkyst 1.

Af Sejlskibe paa over 200 Brutto Reg.-Tons er der i 1909 forlist 1 mod 5 i 1908 og 3 i 1907. 3 Dampskibe med Træladning har haft betydelig Tab af Dæksladning.

I 1909 er der i Fiskerfartøjer opstaaet 1 Tilfælde af Ildsvaade ved Antændelse fra Motorlampe og 1 Tilfælde ved Eksplosion af Belysningslampe. For Dampskibenes Vedkommende er der indtruffet 2 Tilfælde af Selvantændelse og 1 Tilfælde af Ildsvaade foranlediget ved et af Kullemperne i Kulrummet efterladt tændt Lys, 2 Tilfælde foranlediget ved Eksplosion af Belysningslamper samt 1 Tilfælde, hvis Aarsag er ubekendt. Med 2 i Aaret 1909 borteblevne Sejlskibe er der ialt gaaet 9 Menneskeliv tabt. Af de i 1909 omkomne 47 Personer var 45 Søfolk og 2 kvindelige Passagerer.

Antallet af de ved Soretter undersøgte Søulykker for danske Skibe var 230, hvoraf kun c. 13 pCt. har givet Anledning til søretlige Kendelser. Fremmede Soretters Kendelser over Søulykker, som er overgaaet danske Skibe, beløber sig til to tyske og tre engelske.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Er Last- og Lossetiden alene vedtaget i Rederiets Interesse?

Et ganske interessant Spørgsmaal i en Sag, som blev indbragt for Foreningen, har faaet sin Afgørelse ved Amtretten i Stettin, og Foreningen giver nedenfor et Uddrag af Dommen, som forekommer den at være vel motiveret. Der kan maaske være dette Meninger om dette Spørgsmaal: men Foreningen er dog tilbøjelig til at tro, at naar en Reeder gaar ind paa at losse i to Dage, og Skibet behøver længere Tid, saa maa i al Fald Kaptajnen i Tide gøre Modtagerne opmærksom paa, at han vil behøve mere Tid, saa at de kan træffe deres Foranstaltninger i Overensstemmelse dermed for at undgaa Ekstraudgifter ved at have Folk og Materiale ventende. Foreningens Agent og dens Sagfører i Stettin mener ikke, der er nogen Udsigt til at faa Dommen omstødt ved en Appel, saa Foreningen har ladet det bero ved denne Dom.

Klageren er Rederen for S/S «Breifond», som den 24. December 1909 om Eftermiddagen Kl. 5.30 blev meldt klar til at losse hos Indstævnte, som havde henvist Skibet til sin Losseplads. Den 27. December begyndte man at lose en Ladning, som bestod af ialt 482.2 Tons Feltspat. Den 30. December Kl. 10.30 Fm. var Losningen fuldført. Indstævnte har tilbageholdt af Fragten M. 72.75, og det er herom, Striden drejer sig. Indstævnte bestrider ikke, at der staar saa meget tilbage paa Fragten, men han gør gældende, at han har en Erstatningsfordring svarende til dette Ræstebeløb. Ved Certepartiets Klausul 4 er der bestemt en Lossetid af to Dage foruden Anmeldelsesdagen. Kaptajnen brugte imidlertid ikke to Dage, men næsten tre og en

halv Dag til Losningen, hvorved der paaførtes Modtagerne Ekstraomkostninger for de halvanden Dag, der blev brugt udover de to Dage. Imidlertid indrømmer de Rederiel yderligere en halv Dag og kræver Ekstraomkostningerne erstattet til et Beløb af M. 72.75. Rederiet bestrider, at det er forpligtet til at yde saadan Erstatning. Det paastaar, at Bestemmelsen i § 4 i Certepartiet kun er indført til Fordel for Rederiet og ikke for Befragterne. Dette fremgaar allerede deraf, at i Følge § 5 i Certepartiet er det kun efter en bestemt Sats (Overliggedagspenge) Bortfragterne skal have Godtgørelse, naar Tiden er overskredet; hvorimod der ikke udtrykkelig er gjort Befragterne nogen saadan Indrømmelse, om Losningen bliver forsinket fra Skibets Side. Desuden paastaar Rederiet, at saadan Erstatning er udelukket i Følge Skik og Brug i Handelsverdenen. Ydermere bestrides selve Erstatningsfordringens Størrelse.

Retten kom til det Resultat, at Indstævntes Grunde retfærdiggjorde en Afvisning af Klagen. Der er intel, som taler for, at Bestemmelsen i Certepartiets § 4, om Lossetiden kun skulde være truffet til Gunst for Bortfragterne. Selv om ogsaa Rederen som Regel har en større Interesse end Befragteren i den hurtige Losning og i, at Losseliden overholdes, saa er dermed dog ikke sagt, at Befragterne overhovedet ikke kan paaberaabe sig denne Bestemmelse. Bortfragterens større Interesse faar sit tilstrækkelige Udtryk deri, at der til Fordel for ham er fastsat en Konventionalbøde. Liggedagspenge, medens Befragterne maa bevise det Tab, de har lidt.

Der kan ikke tages Hensyn til Rederiets Paastand om, at det skulde være Skik og Brug i Handelsverdenen, at den fastsatte Lossetid kun skulde kunne gøres gældende af Bortfragterne og ikke tillige af Befragterne. En Handelsædvane kan kun paaberaabes for at udfylde eller forklare en Kontrakts Bestemmelser, men kan ikke udelukke Anvendelse af en Kontraktsbestemmelse til Skade for en af Parterne i Kontrakten.

Modtagernes Ansvar for Skibets Ophold efter endt Udlosning, fordi Fragten ikke betales.

Dampskibet «Ulf» ankom i Foraaret til Nantes med en Ladning Majs, som befandtes at være delvis beskadiget. Spørgsmaalet om Rederiets Ansvar for Skaden blev ordnet ved Overenskomst, men der maatte anlægges Proees i Anledning af en Tvist om en Del Omkostninger i Forbindelse med Skaden paa Lasten. Denne Del af Sagen frembyder ingen synderlig Interesse. Derimod er der et andet Spørgsmaal, som samtidig blev afgjort ved Tribunalet, og som har sin store Interesse, hvorfor Foreningen giver en Oversættelse af Tribunalets Dom for saa vidt dette Spørgsmaal angaar:

«Udlosningen af S/S «Ulf» var fuldført Fredag den 1. April Kl. 3 Em., og samme Dag blev Modtagerne underrettet derom med Anmodning om at betale noget af Fragten, for at Skibs- og Havneafgifterne kunde blive betalt. Samtidig blev Modtagerne holdt ansvarlig for den Forsinkelse, Skibet maatte lide derved, at Toldboden nægtede det at afgaa. Modtagerne har fraskrevet sig Ansvaret, idet de gør gældende, at Liggedagene ikke udløb førend den følgende Dag om Aftenen, hvorfor de var berettiget til at lade Skibet ligge saa længe. Desuden vilde de lade Fragtbeløbet deponere hos en af Retten udnævnt Mand i Overensstemmelse med Handelslovbogens Artikel 306. Ganske vist havde Modtagerne Ret til at holde Skibet til Disposition, saa længe der var Ladning om Bord, som hørte dem til og mod, efter Liggedagens Udløb, at betale Overliggedage, men de havde ingen saadan Ret, efter at Losningen var udført, og Varerne udleveret. Naar den transporterede Genstand er udleveret, saa er dermed Transportørens Forpligtelse opfyldt, og Fragten forfalden til Betaling; og det var Modtagernes Pligt at sætte Kaptajnen i Stand til at afgaa, saasnart Forpligtelsen var opfyldt. Modtagerne forlangte ikke, saaledes som de sagde, de vilde, Udnævnelse af en Tredjemand, hos hvem Frag-

ten kunde deponeres, men de deponerede, efter Skibets Afgang, Fragten i Tredjemands Hænder og Skibet kom først af Sted den følgende Dags Aften. Fragten blev senere hævet mod Kaution. Da Modtagerne saaledes ikke i rette Tid opfyldte de ved Loven foreskrevne Formaliteter, og da de yderligere vægrede sig ved at betale nogen Fragt, hvilket Kaptajnen havde Ret til at fordræ udbetalt, saasnart Varerne var udleveret, saa maa de være ansvarlige for det Tab, som er forvoldt Kaptajnen ved deres uberettigede Vægning ved at betale Fragten. De foreliggende Rapporter fra de Sagkyndige, som Parterne har akcepteret, viser, at Modtagerne ikke havde nogen Ret til at holde Fragten tilbage. Da saaledes Kaptajnen saa sig nødsaget til på anden Vej at skaffe sig de nødvendige Penge for at få Skibet udklareret, og da Lædningsmodtagerne var Skyld deri, og derfor ogsaa Skyld i, at Skibet kom af Sted en Dag senere, saa maa de betale Kaptajnen Erstatning derfor.»

Maanedsbefragtning. Hvem skal betale Kabyskul?

I denne Sag er det meget omstridte Spørgsmaal under Maanedsbefragtning, om det paahviler Befragterne at betale for Kul til Kabysen under et Maanedscerteparti, hvorefter de skal levere alle Kul, blevet afgjort ved Voldgift i London. Voldgiftsmanden udtaler i sin Kendelse blandt andet følgende:

»Ved Certeparti af 29. Marts 1906 befragtede d'Hrr. Crookston Brothers, Glasgow, S/S »Taormina« paa Tid for et længere Tidsrum. Certepartiet indeholdt de sædvanlige Maanedsbefragtningsbestemmelser, og den Klausul, som specielt kommer i Betragtning i denne Sag, lød som følger:

»That the Charterers shall provide and pay for all the Coals, Fuel, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions, Consular Charges (except those pertaining to the Captain, Officers or Crew), and all other charges whatsoever, except those before stated.«

Medens Skibet sejlede under dette Certeparti, anskaffede Befragterne de nødvendige Kul for Maskinen og for Losning og Lastning. Der forbruges desuden under Certepartitiden Kul til et Beløb af £ 64.2.0 delvis i Kabysen og delvis i Kaminerne i Kahytten og Lukaerne. Disse Kul toges af den Beholdning, som Befragterne forsynede Skibet med til Brug for Kedlerne. Det er ikke paastaet, at det var urigtigt, at Befragternes Kul benyttedes til disse Øjemed, men Befragterne paastaar, at Rederen er forpligtet til at betale ham Værdien af samme eller £ 64.2.0 for den hele Certepartitid. Til Støtte for denne Paastand fremfører Befragterne, at da det i Følge Kontrakten paahviler Rederen at anskaffe Proviant, er det ogsaa hans Pligt at anskaffe eller betale for de Kul, som er nødvendige for Tilberedelse af Provianten, og at den ovenfor citerede Klausul i Certepartiet ikke refererer til de Kul, som er brugt til dette Øjemed. Befragterne paabejærer sig endvidere Certepartiets Bestemmelse om, at Befragterne skal betale for alle Kul i Bunkerne, idet de mener, at der i denne Klausul ligger en tydelig Angivelse af, at Bestemmelsen angaaende Kul i Certepartiet blot refererer til Kul til Maskinen. Fra Rederens Side fremføres det, at Befragterne i Henhold til den ovenfor citerede Klausul er forpligtet til at anskaffe og betale for alle Kul, som bruges om Bord under Certepartitiden, at Ordet »Proviant« i Certepartiet maatte tages i sin almindelige Betydning, og at Rederets Forpligtelse overfor Mandskabet ikke kunde gøre nogen Forandring i Befragternes kontraktmæssige Forpligtelse at anskaffe og betale for alle Kul.

Jeg finder, at Rederen har Ret i sin Paastand, og at Befragterne ikke er berettiget til at debitere Rederen med det ovennævnte Beløb paa £ 64.2.0.»

Fragtmarkedet.

Det gentager sig regelmæssigt Aar for Aar, naar vi nærmer os Paasken, at Fragtmarkedet flover af, og inddeværende Aar danner ingen Undtagelse. Navnlig for Kulfragternes Vedkommende er Flovheden ret udpræget for prompt Tonnage, men den almindelige Mening er, at saavel disse som andre Fragter vil rette sig efter Helligdagene. Tonnagen maa siges at være ganske godt fordelt, og Genaabningen af flere Markeder (Botten, St. Petersborg, Hvidehavet etc.), som har ligget i Dvale i Vinteren, er jo nu snart nær forestaaende, hvilket skulde hjælpe paa Forholdene.

Det østlige Marked har ikke vist megen Aktivitet; Vladivostok sluttede til 26/ for Bønner pr. Juni, og for Ris fra Rangoon betaltes 23/ à 23/6 til Hamburg. Fra Bombay sluttedes til 18/3 à 18/6 Dødvægt, Basis én Lossehavn.

Sortehavet etc. har fragtet temmelig livligt til omtrent uforandrede Rater. For prompt Lastning betalte Sulina 8/9 L. H. A. R., 9/3 Hamburg, medens der fra Havne som Kherson, Nikolajeff eller Odessa sluttedes til 8/9 à 9/ udsøgt Havn, 9/3 à 9/6 Hamburg. Fra Azow sluttedes en Række Baade til 9/6 à 9/9 L. H. A. R. 10/ à 10/3 Hamburg. For Sall fra Eupatoria til russiske Østersøhavne noteres 10/6 à 11/.

Middelhavet har meget rigeligt med Tonnage, og Fragterne er lave.

Nordamerika har kun fragtet eller en ret begrænset Maalestok. For Kul fra Filadelfia betaltes 10/6 til Genua eller Neapel, for Petroleum i Kasser fra New York 21 Cents til Tschifu og Niuechang. For Tømmer fra Golfen betaltes 120/ à 122/6 til River Plate. Blandt Træbefragtingerne fra B. N. A. betaltes bl. a. 35/ fra St. John, 41/3 à 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst.

La Plata Markedet er stille. Fra Buenos Aires eller La Plata betaltes sidst 9/9 à 10/ til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, og fra Rosario c. 10/3.

Østersøen er flov for prompt Lastning. Fra Libau og Windau kan ikke faas mere end 8¾ d. Rotterdam, 9¼ d. London, 9½ d. à 9¾ d. Antwerpen. Fra Riga, hvor Sejladsen stadig er vanskelig, er betalt 9½ d. Rotterdam, 10½ d. Antwerpen. For Sukker fra Danzig noteres 4/6 à 4/9 til London. Fra Königsberg opnaas højest 1/ Hvedebasis til Rotterdam eller Amsterdam.

Kulfragterne er, som omtalt, flovere. Fra Firth of Forth er sidst betalt 3/10½ à 4/ Kiel (2,000), 4/3 Stockholm (2,300), 4/1½ Wismar (1,250), 3/7½ Swinemünde (2,100), 3/9 Hamburg (1,800). Fra Tyne eller Blyth blev betalt 3/7½ Swinemünde (2,200), 3/10½ Lübeck (2,400), 4/ Kiel (1,700), 3/9 Windau (2,800), 7/ Genua (4,000), 6/7½ Port Said. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi: 4/6 Kronstadt (4,600), 4/1½ Kjøbenhavn (1,600), 5/1½ à 5/3 Lissabon (1,700—2,500), Fres. 7½ à 7¾ Algier, 8½ Marseille, 7¼ Oran, 7/ à 7/3 Genua, 7/6 Las Palmas, 8/7½ Cap Verde, 18/ à 18/3 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Fragtmarkedet i det store og hele uforandret. Tyskland slutter til uforandrede Rater, dog noterer Greifswald nu kun 4 Mk. for Rug. Af de russiske Østersøpladser stiller Riga 13 à 14 Mk. i Udsigt til Danmark og Sverig. Angaaende Sverig er der Stenlaster nok i Markedet, særlig Halmstad kan optage en Del Tonnage; ogsaa fra Sundhavnene udbydes flere Lervarelaste, baade til Danmark og Tyskland. Danmark havde fra Provinserne nogle Hvedelaster i Markedet; og fra Kjøbenhavn sluttedes bl. a. for Hvede til

Aalborg 12 Øre, Aarhus 12½ Øre, Göteborg 2¼ Kr., samt Kokuskager til Aarhus 13 Øre. Skønt der ikke er megen fragtleilig Tonnage, synes der dog ikke at skulle blive nogen væsentlig Bedring derfra.

Generalforsamlinger.

Det østasiatiske Kompagni

holdt den 8. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Siesby.

Bestyrelsens Formand, Landstingsmand, Grosserer Holger Petersen, aflagde Beretning og Regnskab, som har været gengivet i Bladet for den 17. Marts d. A. Nettooverskudet andrager, som omtalt, Kr. 3,365,642, hvoraf anvendes til Afskrivninger Kr. 772,546. Af Resten faar Aktionærerne 8 pCt. samt 2 pCt. i Bonus, medens Kr. 150,000 henlægges til Reservefonden, Kr. 266,280 anvendes til Tantiemer og Kr. 176,815 overføres til næste Aar.

Forinden Formanden aflagde Beretningen, mindedes han Kaptajn V. Guldberg i følgende Ord:

»For faa Dage siden har Kompagniet haft den Sorg at miste en af sine mest trofaste Venner, Kaptajn Guldberg. Han hørte til Kompagniets første Pionerer, en Mand, der ofrede sit Helbred og sit Liv i dets Tjeneste.

Selv efter at han af Helbredshensyn havde maattet trække sig tilbage fra sin Stilling som Direktør og fra Ledelsen af Skovvirksomheden i Siam, omfattede han som Medlem af Bestyrelsen Kompagniets Virksomhed med den største Interesse. Besjælet af sin usvigelige Interesse for Kompagniet, foretog han i Efteraaret en Inspektionsrejse til Siam, men maatte paa Grund af Sygdom vende hjem, mærket af Døden.

Hans elskværdige, rettlinede og helstøbte Karakter skabte ham kun Venner: haade her hjemme og i det fjærne Østen og i Det østasiatiske Kompagni vil vi med Taknemlighed mindes hans trofaste Gerning, og hvad han som Ven og trofast Medarbejder har været for os.»

Forsamlingen sluttede sig ved at rejse sig til disse Udtalelser.

Veksellerer Sewerin Hansen kunde ønske større Specifikation i Regnskabet, bl. a. Oplysninger om de enkelte Skibe, Ejendomme og andre Aktiver.

Formanden udtalte, at det i mange Forhold var urigtigt at give Oplysninger. Han skulde dog meddele noget om Det østasiatiske Kompagnis Flaade. Uagtet Kompagniet egentlig var et Handels-selskab, havde man dog stødse anset det for oportunt at have Skibe, og Kompagniet drev i Virkeligheden en betydelig Rederivirksomhed. Kompagniets Rutedampskibe var gennemsnitlig kun fem Aar gamle, rummende c. 60,000 Tons d. w. Naar de fem Skibe, som nu havdes under Bygning, kom til, vilde man have en Flaade paa omtrent 100,000 Tons. Ogsaa tre Dieselmotorskibe var under Bygning.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter man bekræftede Valget af Bankdirektør E. Glücksstadt og Grosserer A. Collstrop, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig efter Geheimetsraad Glücksstadts og Grosserer Victor Høffdings Død. Genvalgt blev Kommandør Mæggård, der afgik efter Tur.

Vekselmægler Erik Møller vilde spørge, om der ikke kunde siges noget om den forløbne Del af Aaret.

Formanden: Det er farligt at sige noget, men i det store og hele er der kun godt at sige.

Erik Møller: Jeg takker og henstiller til Bestyrelsen ad Aare at give nogle Oplysninger om den Tid af Aaret, som er gaaet, naar Generalforsamlingen afholdes.

Veksellerer Nathanson vilde gerne vide, om de 150,000 Lst. Aktier, Kompagniet havde i Mount Austin-Plantagen, ejedes frit.

Formanden: De omtalte Aktier er opført til en Udgift af — 1 Kr.

Dampskibsselskabet Merkur

afholdt den 30. f. M. sin aarlige Generalforsamling. Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen aflagde Aarsberetningen. I Aarets Løb havde den store Damper »Berlin« været to og Damperen »Wien« én Maaned under Reparation. »Wien«, »Roma« og »Berlin« var i Foraaret sinket meget i Duinkerque paa Grund af Strejker. Resultatet af Sejladsen i Aarets første Halvdel var daarlige paa Grund af de slette Fragtforhold, men senere gik det bedre, og Rejserne viste et rimeligt Overskud. Skibene havde indsejlet et Overskud paa Kr. 53,175. Renter og Administrationsudgifter udgjorde Kr. 54,361. Der overførtes til Gevinst- og Tabskontoen Kr. 1,186. Skibene var alle i god Stand, og med lidt bedre Fragtforhold kunde der ventes god Fremgang for Selskabet.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Det fratrædende Bestyrelsesmedlem, Grosserer Joachim Prahl, genvalgtes, ligesom Revisorerne, Postmester Linde og Overretssagfører Ebstrup genvalgtes.

Dampskibsselskabet Vulkan

afholdt den 30. f. M. sin aarlige Generalforsamling. Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Kapt. N. P. Nielsen aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. Skibene havde som tidligere Aar væsentlig været beskæftiget paa Østersøen og paa Afrikakysten. Dampene havde lidt under lange Ophold paa Laste- og Lossepladser, ligesom Kulstrejken i Wales havde sinket en enkelt af dem. Dampene »Vulkan« og »Paris« havde dog sejlet normalt og havde indsejlet et rimeligt Overskud.

Regnskabet udviste et Driftoverskud paa Kr. 66,700, medens Renter og Administration udgør Kr. 46,410. Overskudet, Kr. 20,290 overførtes til Reserve- og Fornyelsesfonden.

For Regnskabet gaves enstemmigt Decharge.

Det efter- Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Apoteker Alfred Benzou, og Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Atalanta

holdt den 30. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Sagfører Mandal Bertelsen.

Den korresponderende Reder, Kaptajn Nissen, aflagde Beretning, hvoraf fremgik, at Aaret havde været bedre end 1909. Man havde haft Lov at haabe paa et endnu bedre Aar, men en Kollision i Nordsoen havde bevirket, at en god Fragt gik fra Selskabet i de tre Uger, der medgik til Skibets Reparation. Aaret var dog som sagt godt, og man maatte huske, at Atalanta kun havde eksisteret i trange Tider.

Grosserer H. V. Fisker fremlagde Regnskabet, der udviste et Nettooverskud paa Kr. 38,785 Kr., hvormi Aktionærerne fik fire pCt. i Dividende. Til Kommitteret genvalgtes Sagfører Mandal Bertelsen.

Havarier og Forlis.

Anna, Skonnert af Marstal, kom paa Rejse fra Marstal til Libau paa Grund ved Memel. Flot med Assistance og indbragt til Memel. Bjergelønnen andrager 6,000 Rmk.

Edvard, svensk Skonnert, er med Assistance af en Lodshaad indbragt til Røne med brækket Fokkerua og Tab af Sejl.

Phoenix, Galease af Nykjøbing F., har paa Rejsen til Aarhus med Mel været paa Grund paa Sprogø. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Hammørshus, Dpsk., har for Udraaend fra Hasle den 4. ds. været paa Grund. Ved Ankomsten til Røne blev Skibet undersøgt af Dykker. Det havde kun taget ubetydelig Skade.

Helge, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen fra Libau efter en haard Rejse. En Del Dækslast er tabt.

Karen, Galease af Odense, har paa Rejsen fra Mariager til Nyborg med Cement været i Kollision i Samsøhelt med den tyske Galease »Max« og er ankommet til Odense læk og svært beskadiget. Skibet maa losse og reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibbygningsrekord. Dampskibet »St. Petersburg«, bygget for Regning af Russisk-Østasiatisk Kompagni, som den 8. ds. blev sat i Vandet fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er blevet bygget paa to Maaned eller 51 Arbejdsdage fra det Øjeblik, da Kølen lagdes til Skibet blev sat i Vandet. Værftet har herved slaet sin tidligere Rekord med et Skib af samme Størrelse paa c. to Uger.

Skibets Dimensioner er: 215' × 34' × 22' 8".

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen sættes den 6. ds. en ny Damper til Det Forenede Dampskibsselskab i Vandet.

Skibet, der er Værftets Bygge Nr. 281, er en Last- og Passagerdamper, bestemt for Østersøfarten, og har følgende Dimensioner: Længde 251' 0", Bredde 37' 0" og Dybde 17' 9".

Dampere fik Navnet »Tomska«.

Et Susterskib til »Tomska«, »Minska«, vil om kort Tid være klar til at gaa paa Prævetur.

Den 7. ds. afholdtes der i Odense Auktion over Toldvagtskibet »Odense Fjord« med Tilbehør. Skibet købtes af P. Simonsen & Co. for Regning d'Hr. Lærere ved Marstal Navigationsskole.

Købesummen var Kr. 3,400.

(»Ero Avis«.)

Mr. David Petrie, administrerende Direktør for The Antwerp Engineering Co., Antwerpen, har købt Dampereen »Treville«. Den skal efter endt Hovedreparation paa nævnte Værkt atter udbydes til Salg. Dampereen maaler 5,350 Tons d. w., har Triple-Ekspansionsmaskiner, og gør en Fart af 9 Knob med et dagligt Kulforbrug af 15 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsaftdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 9/4. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 29/3. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 4/4. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencko, ank. hertil 9/4. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Windau 9/4. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Messina 7/4. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24/3. hertil. — Arno, Thomsen, afg. Leghorn 9/4. til Neapel. — Aurora, Fischer, ank. hertil 10/4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 9/4. hertil. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 8/4. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 5/4. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 5/4. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 10/4. — Dagmar, Bøgvad, dokker. — Douro, Jacobsen, afg. Arendal 6/4. Nord paa. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 6/4. til Reval. — Florida, Andersen, dokker. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 5/4. til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 5/4. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 9/4. til Kristiania. — Hjelm, Kylesbeck, ank. Danzig 7/4. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Algier 8/4. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 7/4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9/4. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 31/3. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 8/4. til Riga. — Kursk, Gommesen, afg. Sevilla 9/4. til Lissabon. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 7/4. — Loire, Craignou, ank. Stettin 9/4. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 7/4. til London. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 8/4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 2/4. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 8/4. — Moskva, Jønsen, ank. Antwerpen 7/4. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Cavalla 6/4. — Nordjylland, Søberg, afg. Havre 8/4. til Dunkerque. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 3/4. — Omsk, Tønnesen, afg. Libau 8/4. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Hill 9/4. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 31/3. hertil. — Porm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 9/4. for London. — Pregel, Iversen, afg. Riga 7/4. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 3/4. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25/3. til Buenos Aires. — Tiber, Bech, ank. Reval 8/4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 10/4. — United States, Gotsche, ank. New York 4/4. — Viking, Meyer, afg. Bergen 9/4. Syd paa. — Hans Gude, ank. Liverpool 9/4. — Lena, afg. herfra 8/4. til Manchester. — Vadsø, afg. Swansea 5/4. hertil.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 4/4. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Huelva 7/4. — Kroupinse Louise, Petersen, ank. Tynen 10/4.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Burntland 9/4. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 7/4. — Eng-

land, Andersen, ank. Methil 8/4. — Rusland, Bennetson, ank. Blyth 5/4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 7/4. — Johan Siom, Nielsen, ank. Neufahrwasser 1/4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Tunis 8/4. til Algier. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 5/4. til Ghent. — Russ. Petersen, ank. Rotterdam 7/4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 6/4. til Algier. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Swansea 1/4. til Catania. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2/4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23/3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastino 16/3. til Glückstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 5/4. til U.K. — Nawa, Dahl, ank. Libau 4/4.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Liverpool 7/4. til Newport. — Nordsøen, Gramm, afg. Waterfoord 7/4. til Limerick. — Nexos, Basse, afg. St. Malo 7/4. til Barry. — Ellen, Degn, afg. Havre 6/4. til Goole. — Gerda, Iversen, ank. Hamburg 7/4. — Høbe, Skou, afg. Swansea 4/4. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, ank. Reval 7/4. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Runcorn 7/4. til Esbjerg. — Låura, Pedersen, ank. Stettin 7/4. — Marie, Jessen, ank. Esbjerg 6/4. — Nora, Hansen, afg. Fredericia 8/4. til Stralsund. — Cito, Jepsen, afg. Bilbao 8/4. til Llanelly. — Dagmar, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 7/4. — Alfa, Lauritsen, pass. Portland 8/4. til St. Nazaire.

Det østasiatiske Kompagni. Baudon, Thomsen, afg. Singapore 26/3. til Port Said. — Biantang, Caroc, ank. Singapore 2/4. — Pangan, Gabe, ank. Port Said 8/4. — Chumpon, Hansen-Raun, ventes til Kjøbenhavn 8/4. — Samui, Licht, afg. Soesoe 8/4. til Singapore. — Indien, Jensen, ank. Kjøbenhavn 10/4. — Cathay, Kruuse, ank. Kobe 8/4. — Siam, Knudsen, afg. Göteborg 6/4. til Antwerpen. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Daluy 1/4. — Arabien, Cortsen, ank. Port Said 8/4.

Vostindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25/3. til Demerara. — St. Thomas, Berg, afg. London 7/4. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. Havre 8/4.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Fowey 6/4. — Amalionsborg ank. Riga 9/4. — Anna Mærsk ank. Windau 15/3. — Brattingsborg afg. Newcastle 5/4. — Borglum pass. Portland 8/4. — Chassie Mærsk afg. Huelva 4/4. — Dansborg ank. Nantes 4/4. — Elsborg ank. Rouen 3/4. — Esrom afg. Newcastle 5/4. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 10/4. — Fredensborg ank. Dunkerque 6/4. — Frederiksborg afg. Blyth 9/4. — Guldborg ank. Rouen 10/4. — Gurre afg. Blyth 4/4. — Hammershus pass. Konstantinopel 5/4. — Harildsborg afg. Huelva 3/4. — Hundborg ank. Methil 9/4. — Hønborg ank. Methil 9/4. — Jelling afg. Genua 7/4. — Jomsborg ank. Königsberg 2/4. — Jungshoved afg. Buenos Aires 27/3. — Jægersborg afg. Danzig 9/4. — Kallundborg afg. Cardiff 5/4. — Kalo ank. Marseille 7/4. — Klampenborg ank. Antwerpen 31/3. — Kronborg afg. Rio Janeiro 31/3. — Lejre ank. Helsingør 23/3. — Lilleborg ank. Manchester 1/4. — Marselisborg afg. Stettin 8/4. — Visborg ank. Kjøbenhavn 9/4. — Næsberg afg. Helsingør 8/4. — Peter Mærsk ank. Grangemouth 9/4. — Randelsborg ank. Bougie 9/4. — Rosenborg ank. Windau 9/4. — Silkeborg ank. Kjøbenhavn 4/4. — Skakkeborg afg. Gaeta 5/4. — Skanderborg afg. Huelva 30/3. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28/3. — Skodsborg afg. Huelva 31/3. — Spigerborg pass. Beachy Head 9/4. — Stegelborg afg. Huelva 5/4. — Stjerneborg afg. Cardiff 31/3. — Søborg ank. Genua 6/4. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 7/4. — Tuborg afg. Blyth 7/4. — Ulfborg pass. Gibraltar 6/4. — Uranieborg afg. Cardiff 5/4. — Vordingborg afg. Huelva 1/4. — Ørkild ank. Taganrog 9/4.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Kurebæksminde 6/4. til Blyth. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 7/4. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 6/4. — Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 7/4. til Königsberg. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 6/4. til Hamburg.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Swansea 8/4. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 4/4. for London. — Fanny, Eriksen, ank. Ibiza 6/4. — Lilly, Nielsen, ank. Eekernfurde 6/4. — Alexy, Lorentzen, pass. K. W. Kanalen 7/4. for Riga. — Daguy, Sørensen, afg. Dunkerque 6/4. til Hartlepool. — Mary, Bang, afg. Hartlepool 8/4. til Grenna.

Æra. Energi, Jensen, ank. Rotterdam 7/4. — Emanuel, Svane, ank. Windau 8/4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Santander 8/4. — Martha, Christensen, ank. Bilbao 7/4. — Elna, Rathje, ank. Boness 7/4. — Thorese, Petersen, ank. Tappert 6/4. — Simone, Therkildsen, afg. Tunis 6/4. — Jeanne, Olsen, afg. Howden Dock 5/4. — Vera, Larsen, afg. Seaham 1/4. — Daisy, Lagesen, afg. Stockholm 5/4. — Anine, Leth, afg. Sfax 3/4. — Kamma, Löffler, afg. Oporto 5/4.

(Fortsættes Side 225.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

684. Løb midlertidig lukket. Langholm-Løb. Thyboren-Kanal. Nordøen. Langholm-Løb i Thyboren-Kanal er tilsandtet, og Afmærkningen er inddraget. Løbet vil sandsynligvis først atter komme i Orden i Løbet af Sommeren 1911. Langholm-Løb: 56° 42' (30") N. Br. 8° 16' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 110. Havne-Lods, Side 138).

685. Vandstand. Thyboren-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordøen. I Thyboren-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevelen 4, m i Svanholm-Løb 3, m i Kobberø-Løb 2, m i Gaasholm-Løb 2, m. Der er saaledes for Tiden 2,3 m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden. Thyboren-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

686. Nat-Skydesvæiser. Farvand midlertidig spærret. Svane-Grund. Kattegat. Fra den 19de til den 24de Maj 1911, begge Dage inklusive, afholdes efter Mørkets Frembrud Skydesvæiser i Farvandet omkring Svane-Grund. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i mod Ø. af en Linie i N.-S. gennem Vageren med rød Stage og 1 nedlatent Køl ved Grundens NNW-Spids, mod Ø. af en Linie i Ø.-V. gennem Endelave N.-Punt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Punt til Vageren med hvid Stage og 1 nedlatent Køl ved Grundens NNW-Spids. Naar der skydes, belyses den paaældende Plads med elektriske Søgelys.

Skiibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed. Svane-Grund: 55° 50' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

687. »Taarbæk-Rev« Lys- og Klokketønde atter tændt. Sundet. Fyret paa »Taarbæk-Rev« er atter tændt. 55° 47' (04") N. Br. 12° 39' (33") Ø. Lgd. (Fyr-Fort. Nr. 200.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 651. Kjøbenhavn 1911.)

688. Vrag borttaget. Hollænderdyb. Sundet. Vraget af Damperen »Ellen«, der laa sunket i den N.-lige Del af Hollænderdyb paa 55° 43' (12") N. Br. 12° 42' (06") Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 632. Kjøbenhavn 1911.)

689. Afmærkning af Søminekorpsets Øvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet. Den 18de April 1911 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Møllenfort og Prøvesteen som angivet i »Danske Lods« Side 299.

Samtidig tændes Varselvarene paa begge Forter. Omtrængtig Plads: 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

690. Vrag yderlig afmærket. »Drogden« Fyrskib S. Sundet. Vraget af Damperen »Saxo« ligger paa 55° 28' 00" N. Br. 12° 41' 50" Ø. Lgd. Det danske Vragfyrskib er udlagt paa 55° 27' 58" N. Br. 12° 42' 10" Ø. Lgd. En dansk Vragfyrsstønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt paa 55° 28' 20" N. Br. 12° 41' 45" Ø. Lgd., c. 500 m N. for Forbindelseslinien mellem Vragene; en svensk Vragfyrsstønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt c. 500 m S. for samme Forbindelseslinie i Linien: »Drogden«. Fyrskib overet med den danske Vragfyrsstønde, hvilken Linie fører midt imellem de to Vrag.

Det svenske Vragfyrskib ligger V. for Vraget af Damperen »Helene«, der ligger c. 250 m V. for Vraget af »Saxo«. Vragene og Vragfyrskibene ligger paa samme Linie.

Under Taage afgiver Vragfyrskibene de for ankerliggende Skiibe reglementerede Klokkesignaler; det Ø.-lige Vragfyrskib afslutter ethvert Ringsignal med 1 enkelt Slag paa Klokken, det V.-lige Vragfyrskib afslutter ethvert Ringsignal med 2 tydeligt adskilte Slag paa Klokken.

De Søfarendes Opmærksomhed henledes paa følgende for danske Farvandes Vedkommende gældende Bestemmelser, som findes i »Den danske Lods«, Side 26 og i »Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer«, Side 9:

Mærkeskiibe ved Vrag viser: Om Dagen 3 sortmalede Balloner fra en Raa, 6 m over

717. Midlertidig Fyr tændt. La Jument. Chanal de Fromvent. Ouessant. Det midlertidige hvide, faste Fyr paa La Jument Taarn er nu tændt. Fyret lyser fra N: 67½° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 22½° V. 48° 25' 23" N. Br. 3° 08' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 451. Kjøbenhavn 1911.)

718. Klokke- og Undervandsklokketønde udlagt. Bishop Rock. Scilly Isles. England. Klokke- og Undervandsklokketønden »Bishop« er nu udlagt 5 Kbl S. 49° V. fra Bishop Rock Fyr, der ligger paa 49° 52' N. Br. 6° 26' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 213. Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, umdtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

719. Fyrskibet »Grand Banc« midlertidig ombyttet. Tønde udlagt. Eironde. Frankrig. Fyrskibet »Grand Banc« er sunket og sort vandret strøbt Fyrbaad, hvorfra der vises 2 hvide, faste Fyr, fra hver sin Mast, er til Estating udlagt paa 45° 39' 48" N. Br. 1° 15' 50" V. Lgd. For at afmærke Vraget af det sunken Fyrskib er der udlagt en grøn Tønde c. 120 m S. fra den udlagte Fyrbaad. Tendens Plads: 45° 39' 44" N. Br. 1° 15' 51" V. Lgd.

720. Vrag. Axim Bay. Gold Coast. Afrika. Vraget af Damperen »Sierra Leone« ligger 19 Kbl S. 73° Ø. fra Fort St. Anthony og N. 18° Ø. fra Akrunasi Point. Master, Skorstene og største Delen af Skroget er over Vandet og kan tjene til Vejledning ved Anduvning af Axim. Fort St. Anthony: 4° 52' N. Br. 2° 14' V. Lgd.

721. Skær. Flat Island. Liberia. I Nærheden af Flat Island er der i efternavnte Afstand og Retninger fra Flat Island fundet Skær med følgende Dybder: 11 m 2½ Sm S. 78° V.; 1,4 m 5 Kbl S. 22° V.; 9 m 7 Kbl S. 23° Ø.; 7,5 m S. 42° Ø. fra Flat Island, der ligger paa 4° 44' N. Br. 8° 36' V. Lgd.

722. Ledefyr forandret. Block Island Harbor. Block Island. Rhode Island. Forenede Stater i Nord-Amerika. De gamle Ledefyr paa Bølgebræden ved Block Island er nu nedlagt og de ny Ledefyr er tændt. De ny Ledefyr er 2 hvide, faste Fyr og ikke røde som tidligere angivet. Bærefyret: 41° 10' 25" N. Br. 71° 38' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 516. Kjøbenhavn 1911.)

723. Lys- og Fløjtetønde udlægges. Montauk Point. Long Island. New York. Den 15de April 1911 udlægges Montauk Point lodret stribede Lys- og Fløjtetønde, mærket »M. P.«, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., i 17 m Vand c. 4 Sm SØ. fra Montauk Point Fyr. En Spirmerketønde udlægges ved Lys- og Fløjtetønden. 41° 01' 45" N. Br. 71° 47' 15" V. Lgd.

724. Vrag borttaget. Hudson River. New York. Vraget af Lægteren »Barrow«, der laa sunket N. 7½° Ø. fra Jeffreys Hook Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Jeffreys Hook Fyr: 40° 51' 00" N. Br. 73° 56' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 559. Kjøbenhavn 1911.)

725. Fyrskibet »Fenwick Island Shoal« midlertidig ombyttet. Delaware. »Fenwick Island Shoal« Fyrskib Nr. 52 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 72. Fyr er uforandret, men Fyrskib Nr. 72 giver som Taagesignal Et-Slot hver 1 Minut, Stad 5 Sek., Pause 55 Sek. og dets Undervandsklokke giver Fem-Slag hver 3 Sek. 38° 27' 25" N. Br. 74° 46' 40" V. Lgd.

726. Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« atter udlagt. Chesapeake Bay. »Tail of the Horseshoe« Fyrskib Nr. 46 er atter udlagt paa Station og dets Fyr og Taagesignaler er uforandret. Reservefyrskib Nr. 2 er inddraget. 36° 58' 36" N. Br. 76° 02' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2892. Kjøbenhavn 1910.)

727. Lys- og Klokketønde udlægges. Elizabeth River. Chesapeake Bay. Den 15de April 1911 udlægges i c. 7,5 m Vand paa V.-Siden af Løbet i Elizabeth River mellem Tønderne 8 og 10 en rød Lys- og Klokketønde, Nr. 8 A, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 21 Sek., Lys 13 Sek., Mørke 8 Sek. 36° 56' 22" N. Br. 76° 20' 25" V. Lgd.

728. Fyrskib og Tønder inddrages. Lys- og Klokketønde udlægges. Elizabeth River. Chesapeake Bay. Den 15de April 1911 udlægges paa V.-Siden af Løbet i Elizabeth River en rød Lys- og Klokketønde, Nr. 16, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., samtidig inddrages Tønde Nr. 16. 36° 55' 09" N. Br. 76° 20' 30" V. Lgd.

Samme Dag inddrages »Bush Bluff« Fyrskib permanent. 36° 55' 08" N. Br. 76° 20' 22" V. Lgd.

729. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Tarpley Point Shoal. Rappahannock River. Chesapeake Bay. Tarpley Point Shoal Spiritønde 6 er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde Nr. 6, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 37° 46' 30" N. Br. 76° 39' 18" V. Lgd.

730. Fyr forandret. Fort Washington. Potomac River. Chesapeake Bay. Den 15de

Vandet, nemlig to lodret for hinanden fra den ene Raank og 1 fra den anden. Om Natten 3 Lanterne med hvidt, fast Lys, anbragt ganske som Ballonerne. Ethvert Mærkeskib skal passere paa den Side, fra hvilken de 2 Balloner eller de 2 Lanterne vises. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 633. Kjøbenhavn 1911.)

76

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 691. Vrag.** »Gjelder-Reve« Fyrskib **ØMØ Østersøen.** Vraget af Sejlskibet »Rapid« er sunket $5\frac{1}{2}$ Sm N. 72° Ø, fra »Gjelder-Reve« Fyrskib. Mastene er c. 2 m over Vandet. Ved Vraget vil der blive udlagt en Vraglystønde. Vragets omtrentlige Plads: $50^{\circ} 29' N.$ Br. $12^{\circ} 18' E.$ Lgd.
- 692. Drivende Vrag.** **Kalmarsund. Sverrig.** Et Vrag med Bunden i Vejet driver rundt i den S-lige Del af Kalmarsund. Det vil snart blive uskadeliggjort. **Kalmarsund S-lige Indløb:** $56^{\circ} 13' N.$ Br. $16^{\circ} 13' E.$ Lgd.
- 693. Lystønder i Drift.** **Kalmarsund.** I Kalmarsunds Djupråna er sædvanlige Lystønder N. for Indløbet til Kalmarsund Havn gaet i Drift med Undertagelse af Lys- og Klokkelønden, der ligger paa $56^{\circ} 41' 38' N.$ Br. $16^{\circ} 24' 30' E.$ Lgd.
- 694. Fyrskibene »Væstra Banken« og »Fingrunnede« atter udlagt.** **Bottniske Bugt.** Ifølge Telegram fra Lodslejtanten i Galle er Fyrskibene »Væstra Banken«, $60^{\circ} 53' 48' N.$ Br. $17^{\circ} 55' 10' E.$ Lgd., og »Fingrunnede«, $61^{\circ} 01' 50' N.$ Br. $18^{\circ} 31' 35' E.$ Lgd., atter paa Station.
- 695. Taagesignal midlertidigt ophørt.** **Høgholm. Hangö. Finske Bugt. Finland.** Taagesignal ved Høgholm gives foreløbig ikke paa Grund af Reparationer. $59^{\circ} 49' N.$ Br. $22^{\circ} 56' E.$ Lgd.
- 696. Vrag. Reval. Finske Bugt. Rusland.** Vraget af Damperen »Hedonoss« ligger c. $\frac{1}{2}$ Sm S. for Vullso Fyrbaake.
- Vraget af Damperen »Dina« ligger c. $1\frac{1}{2}$ Sm V. for Narvö, paa $59^{\circ} 32' 25' N.$ Br. $24^{\circ} 32' 00' E.$ Lgd.
- 697. »Libau« Fyrskib midlertidigt inddraget.** **Østersøen.** Paa Grund af Reparation er »Libau« Fyrskib midlertidigt inddraget. $56^{\circ} 32' N.$ Br. $20^{\circ} 52' E.$ Lgd.
- 698. Dybde atlaget.** **Libau. Østersøen.** I Libau ydre Havn er Dybden attaget, imellem den S-lige Balgebryder og Handelsbånen findes der sandsynligvis mindre end 7 m Vand. Ud for det S-lige Indløb til den ydre Havn findes 7 m Vand, c. 2 Km V. for Indløbet S-lige Balgebryder: $56^{\circ} 32' N.$ Br. $20^{\circ} 58' E.$ Lgd.
- 699. Tender midlertidigt flyttet.** **Farvandt forandret. Pillauer Rinne. Friesches Haff. Tyskland.** Spidsstønderne Nr. 5 og 6 i Pillauer Rinne ligger nu omtrent i Baakelinen paa Grund af Forskydning af Farvandet. Man skal holde sig til den V-lige Del af Farvandet. Stedet vil blive uddybet. $54^{\circ} 37' N.$ Br. $19^{\circ} 54' E.$ Lgd.
- 700. Atmærkning forandret. Duc d'Albe optøret. Alte Swine.** I den nedre Alte Swine er der optøret en Duc d'Albe paa $53^{\circ} 53' 40' N.$ Br. $14^{\circ} 15' 50' E.$ Lgd. til Brug ved Kompasundersøgelser.
- Afmærkningen af Alte Swine, der forsøgsvis var forandret, er nu, efter at der er udlagt endnu en Spiritønde D paa $53^{\circ} 52' 12' N.$ Br. $14^{\circ} 18' 56' E.$ Lgd., fastsat som følger:
- I den nedre Alte Swine fra Møvnenlaken til Lognitzer Ort ligger 5 Spiritønder, mærket fra A til E, og 3 Spidsstønder, mærket fra I til 3.
- I den øvre Alte Swine fra Lognitzer Ort til Tønde Laatzig ligger 8 Spiritønder, mærket fra A til H, og 9 Spidsstønder, mærket fra I til 9. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 930. Kjøbenhavn 1910.)
- 701. Fiskerfyr tænkes. Neuenforf-Plogshagen. Hiddensö.** Den 4de Maj 1911 tænkes ved det N-lige Indløb ved Stenmolen ud for Indløbet til Neuenforf-Plogshagen 2 røde, faste Ledelyr og ved det S-lige Indløb 2 grønne, faste Ledelyr. Det røde Bagfyr staar paa $54^{\circ} 31' 42' N.$ Br. $13^{\circ} 05' 21' E.$ Lgd., det røde Forfyr staar c. 50 m N. $79^{\circ} V.$ fra Bagfyrret. Det grønne Bagfyr staar paa $54^{\circ} 51' 30' N.$ Br. $13^{\circ} 05' 21' E.$ Lgd., det grønne Forfyr c. 55 m N. $79^{\circ} V.$ fra Bagfyrret. (Kort Nr. 139.)

II. Kattegat og Skagerrak.

702. Fyr slukkes midlertidigt. **Fyr og Taagesignal forandret.** **Langtanggen. Langsund. Norge.** I 1911 vil Langtanggen Fyr blive forstærket og forandret. Taagesignalet med Klokke

77

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 703. Fyr forandret.** **Barren. Ofotfjorden. Norge.** I 1911 vil Barren Fyr blive forsynet med en rød Lysvinkel, der lyser over Miklebaaen. $68^{\circ} 21' 00' N.$ Br. $16^{\circ} 06' 05' E.$ Lgd.
- 704. Fyr forandret.** **Baldad. Lofoten.** I 1911 vil Baldad Fyr blive forsynet med en hvid Lysvinkel, der lyser V. over mellem St. Levra og Hundskjær. $68^{\circ} 02' 55' N.$ Br. $13^{\circ} 39' 10' E.$ Lgd.
- 705. Grund fundet.** **Beian N. Linessford.** Ud for Beiatvik i Linessford, c. 630 m V. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Hestvikholmen SV-Pynt, er rapporteret en Grund med 1,5 m Vand. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Hestvikholmen SV-Pynt: $69^{\circ} 59' N.$ Br. $9^{\circ} 59' E.$ Lgd.
- 706. Varte ødelagt.** **Dubla. Stolpeleien. Molde N.** Varden paa Dubla er ødelagt af Søen. $62^{\circ} 55' N.$ Br. $6^{\circ} 55' E.$ Lgd.
- 707. Fyr forandret.** **Haugsolmen.** I 1911 vil Haugsolmen Fyr blive forstærket og forandret til et Blinkfyr, der viser Et-Blink og To-Blink. $62^{\circ} 10' 40' N.$ Br. $5^{\circ} 22' 35' E.$ Lgd.
- 708. Fyr forandret.** **Trestykket. Korsfjorden.** I 1911 vil Trestykket Fyr blive forandret til et grant Fyr med To-Formærker. $60^{\circ} 10' 15' N.$ Br. $5^{\circ} 07' 05' E.$ Lgd.
- 709. Lgd. og Lystønde udlægges.** **Jædersens Rev.** I 1911 vil der blive udlagt en Lgd. og Lystønde ved Jædersens Rev. Jædersens Rev.: $58^{\circ} 46' N.$ Br. $5^{\circ} 27' E.$ Lgd. (Kort Nr. 173.)
- 710. Forsøgsøstønde midlertidigt udlagt.** **Elben. Tyskland.** I Elben er der uden for Farvandet mellem Valtet og Fyrskib »Elbe V.« i 9 m Vand midlertidigt udlagt Forsøgsøstønde. Stedet, der er afmærket med røde Bøjer, maa ikke besøges. Fyrskib »Elbe V.«: $53^{\circ} 56' N.$ Br. $8^{\circ} 40' E.$ Lgd.
- 711. Vrag findes ikke.** **Helgoland Ø.** Vraget, der var rapporteret c. $\frac{1}{2}$ Sm Ø. $\frac{1}{2}$ N. fra Helgoland er forgyves eftersøgt. Helgoland: $54^{\circ} 11' N.$ Br. $7^{\circ} 53' E.$ Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 495. Kjøbenhavn 1911.)
- 712. Løb afmærket.** **Jade.** Det nu Løb mellem Valtet Misseer Old Oog og H-Plade i Aussenfjorden er nu afmærket. $53^{\circ} 47' N.$ Br. $8^{\circ} 02' E.$ Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 592. Kjøbenhavn 1911.)
- 713. Sminnevejsplads afmærket.** **Malzwin. Zeegeat van Texel. Holland.** I Malzwin er en Sminnevejsplads afmærket saaledes: S. og Ø-Spidsstønde med sort og rød tarmede Stump-tønder med Kryds paa henholdsvis $52^{\circ} 58' 47' N.$ Br. $4^{\circ} 49' 34' E.$ Lgd. og $52^{\circ} 58' 54' N.$ Br. $4^{\circ} 50' 00' E.$ Lgd. N-Spidsstønde med rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Bollen, V-Spidsen af Minefartøjet »Meteor« eller af en Damparkas. Naar et af disse Fartøjer viser rødt Flag er Pladsen spærret for et Sejlads.
- Paa Texel Red er to røde Spidsstønder til Brug ved Øvelserne udlagt tæt ved Zuidwal, paa $52^{\circ} 58' 12' N.$ Br. $4^{\circ} 48' 28' E.$ Lgd. og $52^{\circ} 58' 51' N.$ Br. $4^{\circ} 50' 56' E.$ Lgd.
- 714. Skiver og midlertidige Vægere udlagt.** **Vogelzand. Zeegeat van Texel.** Paa Vogelzand er udlagt to Skiver og to røde Vægere med to Balloner V. og Ø. for Spidsstønde Nr. 6 paa henholdsvis $53^{\circ} 03' 01' N.$ Br. $4^{\circ} 48' 02' E.$ Lgd., $53^{\circ} 02' 56' N.$ Br. $4^{\circ} 46' 36' E.$ Lgd., $53^{\circ} 02' 28' N.$ Br. $4^{\circ} 44' 43' E.$ Lgd. og $53^{\circ} 02' 19' N.$ Br. $4^{\circ} 43' 40' E.$ Lgd.
- 715. Tønde forandret.** **Balg. Zuidzee.** I Balg er Skumpønden ombyttet med en rød Fortøjønde. $53^{\circ} 00' N.$ Br. $4^{\circ} 53' E.$ Lgd.

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

716. Radiografisk Tidssignal forandret. **Eiffel Tårnet. Paris. Frankrig.** Natten mellem den 30de Juni og den 1ste Juli 1911 indføres vesteuropæisk Tid som løvbetalt Tid i Frankrig. Som Følge heraf gives det radiografiske Tidssignal fra Eiffeltårnet paa følgende Tider:

Om Dagen Kl. 10 Tim. 45 Min. 00 Sek.—10 Tim. 47 Min. 00 Sek.—10 Tim. 49 Min. 00 Sek. Em.
Om Natten Kl. 11 Tim. 45 Min. 00 Sek.—11 Tim. 47 Min. 00 Sek.—11 Tim. 49 Min. 00 Sek. Em.
I hvilket svarer til henholdsvis:

Kl. 10 Tim. 54 Min. 21 Sek.—10 Tim. 56 Min. 21 Sek.—10 Tim. 58 Min. 21 Sek. Em. Paris
Kl. 11 Tim. 54 Min. 21 Sek.—11 Tim. 56 Min. 21 Sek.—11 Tim. 58 Min. 21 Sek. Em. Middeltid.
Forud for hvert af disse Tidssignaler gives et Avertissementssignal.
Eiffeltårnet: $49^{\circ} 50' N.$ Br. $2^{\circ} 20' E.$ Lgd. løvbetalt Tid

April 1911 forandres Fort Washington hvide Fyr til et rødt Fyr. 38° 42' 45" N. Br. 77° 02' 11" V. Lgd.

731. Fyr forandres. Bloody Point Bar. Chesapeake Bay. I Bloody Point Bar er indsat en rød, fast Lysvinkel, der lyser fra N. 3° Ø. til N. 22° Ø. over Grundene paa V-Siden af Kent Island. 38° 50' 01" N. Br. 76° 23' 31" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2199. Kjøbenhavn 1910.)

732. Tønde inddrages. Magothy River. Baltimore Harbor. Chesapeake Bay. Den 15de April 1911 inddrages Magothy River Entrance Tønde Nr. 35, Magothy River Indløb: 39° 04' N. Br. 76° 25' V. Lgd.

733. Tønde ombyttes. Curvis Bay. Baltimore Harbor. Chesapeake Bay. Den 15de April 1911 ombyttes Spiritønde Nr. 23 ved Indløbet til Curvis Bay med en Stumplønde. 39° 13' 15" N. Br. 76° 32' 02" V. Lgd.

734. Løb forandret. Northwest Channel. Key West. Florida. Nordvest Channel ved Key West Harbor er nylig opmaalt. Løbet og Afmærkningen er noget forandret. Det dybeste Vand findes ontrent midt imellem de røde og de sorte Tønder. Andvningstønden ligger nu c. 1620 m N. 9° V. fra Northwest Bar Fyr, der ligger paa 24° 37' 49" N. Br. 81° 53' 44" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

735. Fyr tændt. Cape St. Roque. Brasilien. Paa Yderenden af Cape St. Roque er tændt et Blinkfyrt, der afvekslende viser hvidt Et-Blink og rødt Et-Blink hver 5 Sek. Flammeens Højde: 62 m. Synsvidde: 18 Sm. 5° 29' 10" S. Br. 35° 15' 20" V. Lgd.

736. Lystønde forandret. Enchadas Island. Rio Janeiro Bay. Lystønden, der til Forsøg er udlagt VSV. fra Enchadas Island, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek. 22° 53' 00" S. Br. 43° 10' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2101. Kjøbenhavn 1910.)

737. Fyr midlertidigt forandret. Flores Island. Rio de la Plata. Flores Island Fyr er midlertidigt forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 10 Sek. Det midlertidige Fyr lyser fra c. N. 49° Ø. gennem Ø., S. og V. til c. N. 41° V. 34° 57' S. Br. 55° 55' V. Lgd.

738. Lystønder atter tændt. Great Orange Bank og Triton Bank. Magellan Strait. Chile. Great Orange Bank Lystønde. 52° 23' 42" S. Br. 69° 08' 35" V. Lgd., og Triton Bank Lystønde. 52° 37' 40" S. Br. 69° 54' 50" V. Lgd., er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 175. Kjøbenhavn 1911.)

739. Grund rapporteret. Satellite Patch Sø. First Narrows. Magellan Strait. En Grund med 5 m Vand er rapporteret Sø. for Satellite Patch, 1 1/4 Sm S. 43° Ø. fra Barranca Point Baake. 52° 34' 15" S. Br. 69° 40' 25" V. Lgd.

740. Fyr forandres. Huevos Island. Conchali Bay. I Begyndelsen af 1911 forandres Huevos Island hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyrt. Synsvidde: 12 Sm. Der er ingen Vagt ved Fyret. 31° 54' S. Br. 71° 32' V. Lgd.

741. Oplysning om Fyr. Fyr nedlagt. Iquique Harbour. Fyret paa Ø-Siden af Boat Passage er et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 2.7 Sek. Det staar paa Patilligraje Rev. Flammeens Højde: 6 m. Synsvidde: 8 Sm. 20° 12' S. Br. 70° 10' V. Lgd. Det røde, faste Fyr paa Enden af Bølgedyderen paa V-Siden af Boat Passage er nedlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 564. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

742. Fyr forandret. Cyllène (Glaranza). Grækenland. Fyret paa Molehovedet ved Cyllène (Glaranza) er forandret til et rødt, fast Fyr. Flammeens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm. 37° 56' 30" N. Br. 21° 09' 25" Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

743. Hindring rapporteret. Leven Bank. Mozambique. Channel. Damperen »Baron Cavdor« med 7.1 m Dybgaaende rapporterer at have rørt en undervands Hindring paa 12° 23' S. Br. 47° 39' Ø. Lgd.

Frem. Austa, Bagger, afg. Parrazoelos 6./4. — Freja, Niel-
sen, ank. Pillau 7./4. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 4./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Assens 10./4. — Sjælland, Svar-
rer, ank. Reval 5./4. — Hermia, Sonnichsen, afg. Windau 10./4.
— Alice, Jørgensen, pass. Kanalen 10./4. for Dunkerque.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, pass. Kanalen 9./4. for Ant-
werpen. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 6./4. — Valborg,
Hansen, afg. Rotterdam 8./4. — Gunhild, Hansen, ank. Windau
11./4.

Sejlskibe.

Erø. Arken, Andersen, ank. Swinemünde 5./4. — Chr. H.
Rasmussen, Rasmussen, ank. Boness 5./4. — Signe, Hansen,
ank. Rønne 5./4. — Norden, Rasmussen, er afg. Leith til Risør.
— Johannes, Stegmann, ank. Trawemünde 6./4. — Fredens-
borg er 20./3. prajet paa 34° N. Br. 75° V. Lgd. — Albertha,
Kromann, ank. Nykjøbing 6./4. — Venus, Jensen, ank. Libau 7./4.
— Marthing, Friis, ank. Methil 7./4. — H. C. Grube, Svane,
ank. Rio Grande 6./4. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 7./4. —
Abba, Petersen, afg. Marstal 7./4. til Norge. — Haabet, Tofte,
afg. Marstal 7./4. til Fakse. — Enigheden, Hansen, afg. Marstal
7./4. til Sverig. — Christian, Nielsen, ank. Hadsund 8./4. —
H. H. Petersen, Christensen, ank. Passages 7./4. — Phønix,
Rasmussen, ank. Memel 8./4. — Arietis, Andersen, ank. Kalmar
8./4. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Boness 8./4. — Ber-
tha, Madsen, ank. Karlskrona 8./4. — Thyra, Hansen, ank. Natal
du Nord 9./4. — Laura, Jensen, ank. Halmstad 10./4. — Karen,
Albertsen, ank. Aarhus 10./4. — Vera, Thjellesen, ank. Cadiz
9./4. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 10./4. — Ceres,
Bager, ank. Jersey 9./4. — Apollo, Albertsen, ank. Aalborg 8./4.
— Venus, Weber, ank. Kragerø 9./4. — Minde, Rasmussen, ank.
Kalmar 9./4. — Freya, Kock, ank. Kolberg 9./4. — M. Hay,
Peteren, ank. Göteborg 10./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 12. April 1911. — Sø- og Handelsretsd. —
Søforhør. — Et Søfartsmuseum. — Dansk Soulykke-Statistik. —
Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. —
Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb
og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24.².
Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon } 3901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

744. Tønde ombyttes med Lystønde, Birm-Gentl. Langsar Baai. Sumatra Ø.-Kyst. Den hvide Spidstønde, der ligger 3350 m N. 45° V. for Pasir Poeth Fyr, er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Pasir Poeth Fyr: 40 32', N. Br. 97° 59', Ø. Lgd.

745. Mindre Dybde. Straat Roepat. Sumatra Ø.-Kyst. I Straat Roepat er der mellem Øerne Roepat paa den ene Side og Atong og Pajoeng paa den anden Side kun 10, 12, 13, 12 og 12,5 m Vand i Stedet for henholdsvis 24, 14, 20, 16,5 og 18 m.

Mellem Rampanng og Djentleth er 11 m Vand.

Den tørtfaldende Sandbanke mellem Rampanng og Pajoeng S.-Punt viser sig nu som en Øe. Pajoeng S.-Punt: 1° 45', N. Br. 101° 24', Ø. Lgd.

746. Fyr tændt. Noort-Boeder. Roekar-Bilandem. Straat Dorian S. Rhouy-Archipel. Et ulevogtet, rødt og hvidt Fyr med En-Formkælsler hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., er tændt paa Midten af Noort-Boeder. Det viser rødt Lys fra S. 84° V. gennem V. til N. 87° V., i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 15 Sm. 0° 37' 27" N. Br. 103° 45' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 418. Kjøbenhavn 1911.)

747. Lystønde udlagt til Forsøg. Edam. Batawa Red. Java N.-Kyst. Ved Øen Edam skal til Forsøg udlægges 4 Lystønder, hvoraf den ene viser rødt, fast Lys, den anden grønt, fast Lys, den tredje røde Blink og den fjerde grønne Blink. Edam: 5° 57', S. Br. 106° 50', Ø. Lgd.

748. Vrag atmærket. Mindre Dybde. Semarang. Java N.-Kyst. Vraget af Barken »Yoestren« er nu sønderstaaet, en Vragtønde er udlagt S. 85° V. fra Klajaran Baie og N. 10° V. fra Semarang Fyr.

7 m Vand er fundet S. 17° V. fra Lystønden og N. 26° V. fra Semarang Fyr, der ligger paa 6° 57' S. Br. 110° 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 420 og 571. Kjøbenhavn 1911.)

749. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 235. Saddle Islands. Yang Tse Kiang. China. Under-vandsklokken N. for North Saddle Fyr sættes i Virksomhed fra Fyret og er ikke, som antaget, bestemt til nogen Tønde. North Saddle Fyr: 30° 51', N. Br. 122° 39', Ø. Lgd.

750. Grund fundet. Naka No Su. Shimonoseki Kaiyo. Nankai (Inland Sea). Japan. Ved det Ø-lige Indløb til Shimonoseki Kaiyo er fundet en Sandgrund med 6,4 m Vand, 13% Kbl N. 11 1/2° V. fra He Saki Fyr. 33° 58' 58" N. Br. 131° 00' 51" Ø. Lgd.

751. Fyr atter tændt. Hoshishima Ko. Kynshu Ø.-Kyst. Hoshishima Ko hvide, faste Fyr er atter tændt. 32° 25' 15" N. Br. 131° 40' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1748. Kjøbenhavn 1910.)

Karantænebestemmelser m. m.

752. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Funchal er ophævet.

753. Betegnelse af Undervandsbaades Tilstedeværelse. Forbund. Frankrig. Undervandsbaade, der ligger i Handelshavne, fører, foruden de reglementerede Ankerlanterner for og agter, tre lodrette Lanterner (1 hvidt under 2 røde) i en Afstand af 1,5 m fra hinanden.

Det er forbudt Skibe, Fartøjer og Baade at lægge til ved opankrede eller fortøjede Under-vandsbaade, uden særlig Tilladelse.

754. Signal mellem Isbrydere og efterfølgende Dampere. Rusland. Det russiske Ministerium for Handel og Industri har fastsaaet nedennævnte Signaler mellem russiske Isbrydere og efterfølgende Dampere. Signalerne skal forsvagsvis gælde indtil 1ste Maj 1912, og kun efter Overenskomst mellem Kaptejnen paa Isbryderne og Kaptejnen paa Dampene, der ønsker Assistance. Signalerne gives med Dampfløjte eller Sirene.

- 1) 1 langt Stød ————— betyder: Jeg gaar foran, følg mig!
- 2) 1 kort og 1 langt Stød ————— Mindsk Deres Fart!
- 3) 2 lange Stød ————— Stop, følg mig ikke!
- 4) 1 kort Stød ————— Hold Dem om Styrbord!
- 5) 2 korte Stød ————— Hold Dem om Bagbord!
- 6) 5 korte Stød ————— Giv Agt! Jeg sidder fast i Isen.
- 7) 3 korte Stød ————— Gaa fuld Kraft bæk!
- 8) 5 lange Stød ————— Indstil Arbejdet indtil i Morgen eller bedre Løjlighed.
- 9) Blaa Vimpel ————— Signalet gælder kun den nærmest Isbryderen værende Dampere.

10) Blaat Flag. ————— Lyd- og andre Signaler gælder kun Isbryderne.

Disse Signaler gives fra den førende Isbryder.

Signal 1, 2, 6 og 7 gives ogsaa fra Dampene og har samme Betydning. Signal 3 gives ogsaa fra Dampene og betyder da: Jeg stopper paa Stødet.

Signalerne gentages af Dampene i Rækkefølge fra Isbryderen. Dampene skal altid være forberedt paa at gaa fuld Kraft bæk. Er en Dampere for langt borte til at Lysignaler kan høres, giver den Signal 6 ved Hjælp af en Ballon eller en rød Lanterne.

755. Advarssignal ved Undervandsbaades Øvelser. Tyskland. Naar Undervandsbaade sejler under Vandet, fører de dem ledsagende Fartøjer 2 røde Flag, det ene 1 m lodret under det andet, fra et let synligt Sted.

Man bør holde godt Udkig efter opdykkende Undervandsbaade, i øvrigt skal Skibene holde deres Kurs eller foretage de ved Navigeringen nødvendige Kursforandringer.

Man kan ikke parregne, at opdykkende Undervandsbaade er manøvredygtige, ej heller at de er i Stand til at vise de for Skibe, der ikke er under Kommando, foreskrevne Signaler. Undervandsbaade, der sejler over Vandet, skal følge Søvejsreglerne.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
- Kors eller Bogs Nr.
- R 1411 England, West Coast. — New Quay to Holyhead.
- R 62b Channel Islands. — Jersey middle sheet. Februar 1911.
- R 1728 Italy, West Coast. — Gulf of Naples.
- R 3660 Gulf of Aden. — Aden Harbour.
- R 941b Eastern Archipelago. — Eastern archipelago, Western portion. The Admiralty List of Lights 1911, corrected to 31st December 1910, part I, II. o. s. v. VIII.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



**THE
ANTWERP**

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky,

kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

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

Post-Adresse: **Hølmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copenhava** Telefon-Nr. **42**

Masned Sundbroen

vil ikke blive aabnet for gennemsejlede Skibe i Dagene fra den 25. April til o. den 10. Maj 1911, grundet paa Reparation af Broen.

Havneudvalget.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Hørreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

Cornelius Knudsens Etabl.
Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

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



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

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

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

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

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1169
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsprovantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
saas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling — Ferm expedition.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovanterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Ulenmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

N.B. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forstædernes  **Brødfabrikker**

Prima Rugbrød til Skibsprovantering.
Telefon 4922

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. April 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.



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

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

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

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/S **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov
 Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

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

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Uhre
 Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mkr.: »Palle«
 = 40 Kr.
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsubhre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eftf.
 Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.
 These Works are now Installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Vilhelm A. Bang Repræsentant for tilbyder
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

BÖCKMANN & NIELSEN Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende. Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

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

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørchjensen“.
Telefon 7262.



Masnedsundbroen

vil ikke blive aabnet for gennemsejlende Skibe i Dagene fra den 25. April til c. den 10. Maj 1911, grundet paa Reparation af Broen.

Havneudvalget.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelloyd“.

De private Assurandører lim- i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 20. Maj d. A. Kl. 1½ i Hotel „Phoenix“, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab og Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Valg af Bestyrelsesmedlemmer i Henhold til Lovenes § 6.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.
4. Eventuelt Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens Overtagelse af Medlemmernes Risiko for Besætninger paa Skibe ved Dykker- og Bjergningarbejde, naar saadan Virksomhed drives med Fartøjer, der tillige gaa i Fragtfart.

Kjøbenhavn, den 15. April 1911.

P. B. V.

Aage Bramsen.

f. T. Formand.

Kjøbenhavns Skipperforening.

Af **Therese og Carl Wills Legat** til Fribolig eller Huslejhjælp til Enker efter Skipperforeningens Medlemmer eller andre Enker efter Skipperen er til Juni Termin d. A. et Beløb paa 87 Kr. 50 Øre ledigt. Det bemærkes, at Enker efter Skipperforeningens Medlemmer ifølge Fundatsen under lige Forhold har Fortrinsret.

Ansøgninger om Legatet, der skrives paa Skemaer, der faas udleverede paa Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, Kl. 12—2, maa indleveres sammesteds inden 15de Maj d. A.

Kjøbenhavns Skipperforening, den 10. April 1911.

P. B. V.:

A. V. Knudsen.

LANDMANDSBANKEN

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


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

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

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

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

Hill-Madsen
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1910 udviser, at der i det forløbne Aar har været indmeldt følgende otte Foreninger, som ogsaa var indmeldt i det foregaaende Aar: Dansk Dampskibsrederi-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipper-Foreningen i København, Sømandsforeningen. Desuden indmeldtes fra 1. Januar 1910: Dansk Styrmands-Forening, medens fra samme Dato udmeldtes: Dansk Navigator-Forening.

Repræsentationen bestod i Aaret 1910 af følgende Delegerede og Suppleanter:

Dansk Dampskibsrederi-Forening:

Delegerede.

- Direktør A. O. Andersen.
 — P. de Nully Brown.
 — N. Høst (fra 25. Oktober).
 — Chr. Kronman (indtil 25. Oktober).
 — Th. Sonne.

Suppleanter.

- Direktør Poul Carl.
 — Hans Christensen.
 — K. Reinhard.
 — Chr. Sass.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

Delegerede.

- Konsul C. P. Lund.
 Skibsreder N. J. Ohlsen (indtil 5. Juli).
 Translatør L. Rasinussen (Afd. f. m. Skibe).
 Sekretær C. Minor Rasmussen (fra 5. Juli).

Suppleanter.

- Skibbygmester J. Ph. Jørgensen.
 Skibsreder J. C. Carlsen.
 — N. E. Schmidt (Afd. f. m. Skibe).

Dansk Styrmands-Forening:

- Delegeret: Styrmand Chr. Christensen.
 Suppleant: Styrmand P. Thrane.

De fire københavnske Søforsikrings-selskaber:

- Delegeret: Direktør Carl Will.
 Suppleant: Direktør H. Wolfhagen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

- Delegeret: Kaptajn H. V. Bang.
 Suppleant: Kaptajn Chr. Poulsen.

Foreningen til Søfartens Fremme:

- Delegeret: Kommandør B. Münter.
 Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

Maskinmestrenes Forening:

Delegerede.

- Maskinmester C. Hansen (fra 22. Juni).
 — Oscar Mortensen.
 Overmaskinmester Magnus Nielsen (indtil 22. Juni).
 Suppleanter.

- Maskinmester C. Hansen (indtil 22. Juni).
 — V. P. Jacobsen (fra 12. Oktbr.).
 — V. Kierulf.
 — G. Krøger (fra 22. Juni til 12. Oktbr.).

Skipperforeningen i København:

- Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen.
 Suppleant: Direktør V. T. Hein.

Sømandsforeningen:

Delegerede.

- Kommandør Henri Konow (fra 19. April).
 Kommandør J. H. Schultz (indtil 19. April).
 Suppleant.

- Kommandør J. H. Schultz.

- Det juridiske Medlem: Professor V. Bentzon.
 Suppleant: Dispaechør V. Middelboe.

Forretningsudvalget bestod af: Direktør Carl Will, Formand, Direktør Chr. Kronman, Næstformand indtil 25. Oktober, Direktør A. O. Andersen (fra 9. April), Næstformand fra den 5. November, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Direktør N. Høst (fra den 5. November), Kaptajn A. V. Knudsen, Konsul C. P. Lund, Maskinmester Oscar Mortensen, Direktør Th. Sonne (indtil den 9. April).

Af Beretningens Hovedpunkter skal her anføres følgende:

Sønæringsloven. Repræsentationen har atter i 1910 haft Lejlighed til at beskæftige sig med Spørgsmaalet om en Revision af Sønæringslovgivningen, idet den fra Ministeriet for Handel og Søfart*) har modtaget til Erklæring et Andragende fra Bestyrelsen for Maskinist-Foreningen om at søge foretaget nogle nærmere betegnede Ændringer i Sønæringsloven, med hvilket Andragende Ministeriet fremsendte Udtalelser fra Navigationsdirektøren og fra Konsulenten i Sager angaaende Dampskibstilsynet om de Ændringer i Loven, der maatte være Grund til at foretage uden at forandre dens Hovedprincipper. I sin Erklæring til Ministeriet har Repræsentationen udtalt, at der er en Del berettiget i Maskinist-Foreningens Ønske om en Udvidelse af de Grænser, indenfor hvilke det er tilladt at benytte Maskinpassere som eneste Maskinmestre, og at der heller ikke af Hensyn til den almindelige Sikkerhed er noget til Hinder herfor; men at den særlige Adgang til Næringen, som der nu er sikret Maskinmestre, herved vilde blive en Del beskaaret. Imidlertid har Repræsentationen ikke ment det nødvendigt at tage endelig Stilling til denne Sag, idet den ikke anser en saadan delvis Revision af Sønæringsloven for ønskelig, men maa fastholde sit igennem en Aarrække fremsatte Krav om en samlet Revision af denne Lov i Forbindelse med en Revision af Lovene om Navigatoruddannelsen. Kun for et enkelt Punkts Vedkommende har Repræsentationen anbefalet at forandre de nu gældende Bestemmelser uden at gaa til en almindelig Revision, nemlig ved den Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart i Østersøen, som Repræsentationen nu igennem flere Aar har rettet Henvendelser til Regeringen om at søge gennemført. En saadan Udvidelse er særdeles paakrævet for nogenlunde at raade Bod paa den overmægtige Konkurrence, som vore mindre Sejlskibe lider under i Østersøen, og Repræsentationen anser det for fuldt forsvarligt at give Sætteskipperne Adgang til at føre Skib af ikke over 100 Reg.-Tons i denne Fart, idet den dog kan gaa med til, at der fastsættes Regler, saa lempe- lige som muligt, for Dagbogsføring i Skibe af nævnte Størrelse, der gaar Nord for den 58. Breddegrad, og at Sætteskipperprøven udvides med Dagbogsføring; de her omhandlede Skibe bør dog vedblivende fritages for at sejle med Styrmand, og Udvidelsen af Prøven bør kun gælde for ny Skibsførere, som ønsker at indtræde i Farten efter Lovens Ikrafttræden. Repræsentationen har i

*) Ministeriet for Handel og Søfart vil i det følgende i alle Tilfælde, hvor der ikke deraf kan opstaa nogen Misforstaaelse, blive betegnet alene som »Ministeriet«.

Overensstemmelse hermed indstillet til Ministeriet, at der snarest muligt i indeværende Rigsdagssamling forelægges Rigsdagen et Forslag til Lov om en saadan Udvidelse af Grænserne i Østersøen for den indskrænkede Fart, og at der ved Begyndelsen af den ordentlige Rigsdagssamling til Efteraaret fremsættes Forslag for Rigsdagen til en almindelig Revision af Sønæringsloven og Lovene om Navigatøruddannelsen.

Det førstnævnte af disse Ønsker er ikke blevet imødekommet af Ministeriet for Handel og Søfart. Spørgsmaalet om Ændringer i Sønæringsloven er optaget til Behandling i Ministeriet.

Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring om følgende i Forbindelse med Sønæringsloven staaende Spørgsmaal.

I Anledning af et Andragende, hvori Dansk Navigatørforening besværer sig over, at Søværnets Officerer antages i Stillinger, der formenes at burde henhøre under Handelsmarinen, har Repræsentationen udtalt, at Staten efter dens Skøn ikke med nogen Ret vil kunne søge at gøre sin Indflydelse gældende ved Besættelsen af Stillinger i private Selskaber, f. Eks. Førerposterne i Skoleskibene »Georg Stage« og »Viking«; det maa være Rederierne for saadanne Skibe tilladt at vælge de efter deres Mening bedst kvalificerede Mænd til Førerposterne. Repræsentationen nærer derimod Sympati for, at Koffardiofficerer i saa vid Udstrækning som mulig finder Anvendelse i de under Staten sorterende Stillinger, forudsat selvfølgelig at de, der ansættes, har de fornødne Kvalifikationer, og den finder det saaledes meget ønskeligt, at de Førerposter i Statsbanernes Dampskibe, der nu besættes med Søofficerer, fremtidig besættes med Koffardiofficerer. Tillige har Repræsentationen gjort opmærksom paa det ønskelige i, at de under Navigationsundervisningsvæsnet hørende Stillinger ved indtrædende Vakancer besættes med Mænd fra Handelsmarinen.

Ministeriet har derefter underrettet Repræsentationen om, at Ministeriet for offentlige Arbejder har tilskrevet Generaldirektionen for Statsbanerne, at »man er sindet, indtil anderledes maatte blive bestemt, ved indtrædende Ledighed i de paagældende Poster at indskrænke den Adgang til at forrette Tjeneste i Statsbanernes Skibe, der hidtil har været indrømmet 3 Officerer og 1 Maskinmester i Marinen, til kun at gælde 2 Officerer i Marinen«.

Der har for Repræsentationen foreligget en Del Andragender om at opnaa Dispensation fra Sønæringslovens Bestemmelser for Erhvervelse af Bevis som henholdsvis Styrmand, Sætteskipper, Fiskeskipper og Maskinmester. Repræsentationen har kun i ganske særlige Tilfælde kunnet anbefale at imødekomme saadanne Andragender, idet den har ment, at man i Almindelighed maa forlange, at Vedkommende opfylder Lovens Bestemmelser, særlig med Hensyn til Fart og Alder, for at opnaa de her omhandlede Rettigheder. Hertil kommer for Styrmandenes Vedkommende, at det store Antal Styrmand, der er ledig, ikke har opfordret til ved saadanne Dispensationer at forøge Konkurrencen.

Paa Foranledning af Dansk Styrmandsförening har Repræsentationen iøvrigt ansøgt Ministeriet om, at der ikke meddeles nogen Dispensation fra Sønæringslovens § 11 (jfr. § 18), uden at Sagen har været forelagt Repræsentationen, der gennem Foreningen stadig kan være underrettet om Antallet af ledige Styrmand, og som kan udtale sig om Dispensationsspørgsmaalet fra andre Synspunkter end Styrmandenes, saaledes at alsidige Oplysninger vil kunne tilflyde Ministeriet. Ministeriet har imidlertid ment af praktiske Hensyn, da Beslutningen om Meddelelse af Dispensation som oftest maa træffes meget hurtigt, og da det i Almindelighed selv gennem Oplysninger fra de det underlagte Institutioner vil være i Stand til at bedømme den øjeblikkelige Tilstand i Henseende til Tilbud og Efterspørgsel af Styrmand, ikke at kunne imødekomme Repræsentationens Andragende ud over efter Omstændighederne i tvivlsomme Tilfælde at ind-

hente Repræsentationens Udtalelser. — Repræsentationen har overfor dette Standpunkt fastholdt, at fyldestgørende Oplysninger om disse Forhold ikke kan faas alene gennem Forhyringsagenterne, og at der som Regel ikke bør meddeles Dispensation, naar der gaar Styrmand ledige, selv om dette ikke kan konstateres gennem Forhyringsagenterne. Idet Repræsentationen har erklæret at ville drage Omsorg for særlig hurtig Ekspedition af disse Sager, har den anmodet Ministeriet om at gøre denne Sag til Genstand for fornyet Overvejelse. Den har senere paa Foranledning af Maskinmestrenes Forening til Ministeriet udtalt sin Beklagelse af, at der gentagne Gange uden Nødvendighed er dispenseret fra Lovens Bestemmelser for Erhvervelse af Bevis for Maskinmester, og paany anmodet Ministeriet om at gennemføre den ovenfor omhandlede Ordning af disse Forhold. Ved Beretningens Afslutning forelaa der dog ikke for Repræsentationen nogen Afgørelse fra Ministeriet.

Søloven. Som det fremgaar af Repræsentationens sidste Aarsberetning, har den til Ministeriet anbefalet et Andragende fra Nordisk Skibsrederforening om Nedsættelse af en skandinavisk Kommission til Udarbejdelse af saa vidt mulig ensartede Ændringer i de nu gældende nordiske Sølove. En saadan Kommission er imidlertid ikke blevet nedsat. Derimod har Ministeriet i det forløbne Aar nedsat et Udvalg til Behandling af Spørgsmaalet om Revision af visse af Sølovens Bestemmelser og da væsentlig saadanne, der vedrører Besætningens Rettigheder og Pligter. Som Medlemmer af dette Udvalg, for hvilket Navigationsdirektøren, Kommandør J. A. D. Jensen er Formand, er efter Repræsentationens Indstilling valgt som Repræsentanter for henholdsvis Dampskibsrederne, Sejlskibsrederne, Skibsførerne, Styrmandene og Maskinmestrene: Direktør K. Reinhard, Skibsreder J. C. Carlsen, Direktør, Kaptajn V. T. Hein, Styrmand P. Thrane og Maskinmester V. Kierulf. Efter senere Indstilling fra Repræsentationen er endvidere Direktør N. Høst indtraadt i Udvalget.

Til nævnte Udvalg har Ministeriet henvist et paa Foranledning af Dansk Dampskibsrederi-Forening fra Repræsentationen indsendt Andragende angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af med Norge og Sverig at søge afsluttet Overenskomst til Bekæmpelse af det overhaandtagende Rømningsuvæsen.

Ministeriet har meddelt Repræsentationen, at det, paa Foranledning af Udvalget, er sindet at søge tilvejebragt statistisk Materiale til Bedømmelse af Mandskabets Størrelse om Bord i danske Skibe, og har forelagt Repræsentationen et Skema, som det er Meningen i hvert Aars December Maaned at tilstille Rederierne til Besvarelse. Repræsentationen har tiltraadt den Skemaet givne Affattelse.

Søfolks Deltagelse i Rigsdagsvalg. Over det i indeværende Rigsdagssamling af Indenrigsministeren i Folketinget indbragte Forslag til Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget har Repræsentationen, forinden det fremsattes, haft Lejlighed til at udtale sig i en Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart. Repræsentationen har ved sin Indstilling søgt at sikre, at saa mange fraværende Søfolk som muligt kommer til at nyde godt af Loven, og har iøvrigt givet Forslaget sin Tilslutning og varmt anbefalet dets Gennemførelse. (Sluttes.)

Kjøbenhavn, den 20. April 1911.

Navigation- og Sønæringsvæsnets Ordning. Ved eneste Behandling i Landstinget den 6. ds. af Lovforslaget om Eksaminer for Skibsmaskinister — ved hvilken dette Forslag, som tidligere nævnt, blev

gjort færdig fra Rigsdagen — udveksledes der mellem Landstingsmand Tvede og Ministeren for Handel og Søfart nedenstaaende Bemærkninger om Spørgsmaalet om Navigations- og Søneringsvæsnets Ordning, der, som det vil ses, ikke er uden Interesse:

Tvede: Jeg kan ganske slutte mig til den ærede Ordførers Udtalelser med Hensyn til selve det foreliggende Lovforslag, og for saa vidt kunde jeg undlade at udtale mig om denne Sag; men jeg har begæret Ordet for at rette en Forespørgsel til den højtærede Minister for Handel og Søfart. Jeg tror at vide, at den Kommission, som har udarbejdet Grundlaget for det foreliggende Forslag, ved Siden deraf ogsaa har udarbejdet et Forslag til en Navigatørexamen, og det er mig bekendt, at der indenfor Koffardifartkredse skal være meget stærke Ønsker fremme om nu, da Maskinfolkene, de, der er under Dækket har faaet deres Eksamensforhold o. s. v. ordnet, ogsaa at faa ordnet Eksamensforholdene for Officererne paa Dækket. Jeg vil derfor med den højtærede Formands Tilladelse forespørge den ærede Minister, om man tør forvente et Lovforslag om Eksamen for Navigatører, det vil altsaa sige en Ændring i de bestaaende Regler for Navigatørexamen.

Ministeren for Handel og Søfart (Muus): Med Hensyn til den Forespørgsel, som blev rettet til mig af den ærede sidste Taler, skal jeg kun sige, at der i sin Tid blev nedsat en Kommission, der foruden Maskinisteksamensspørgsnaalet tillige havde Navigatørexamen og Søneringsloven til Behandling. Det lykkedes at bringe Enighed til Veje om Maskinisteksamen, og det glæder mig derfor, at vi er naaet saa langt frem med denne Eksamen. Det næste Spørgsmaal, som staar nærmest for, er Søneringsloven, hvor vi allerede er langt fremme med Forarbejderne, og jeg haaber, at der ogsaa dér vil kunne naas Enighed. Hvad Navigatørexamen angaar, er vi endnu ikke kommen til saa stor Enighed, at vi har kunnet komme videre frem med den, men der er gjort Forarbejder i saa Henseende i Ministeriet; jeg har allerede for længere Tid tilbage haft Konferencer om denne Sag, og jeg haaber, at det skal lykkes i Løbet af Sommeren at skaffe Enighed til Veje, saaledes at det skal kunne lykkes straks til Efteraaret at fremsætte Lovforslag i den Retning.

Tvede: Jeg tillader mig at udtale en Tak til den højtærede Minister for det Svar, som nu lød fra Ministerpladsen. Jeg tror, det vil vække Tilfredshed i alle de paagældende Kredse, at der kan imødeses et Lovforslag, som det blev bebudet.

Lodstvangen ved Korsør. Taksterne for Korsør Lodseri vil fra 1. Maj d. A. at regne blive nedsat til det halve for Sejlskibe af under 100 Tons.

Uforsvarlig Navigering. Skibsrederfirmael C. K. Hansen skriver den 10. April i »Shipp. Gaz.«:

Kaptajn Suenson paa vor Dampér »Brattingsborg« har sendt os et Brev, som her vedlægges. Vi tror, at Kaptajn Suenson har Ret, naar han siger, at den Sag, han omtaler, ikke er uden Interesse, og at Offentliggørelsen af hans Brev kan tjene som en Advarsel for den i Brevet omtalte og andre uforsigtige Navigatører.

Kaptajn Suensons Brev er saalydende:

Den 11. Februar Klokkeren 8 Em., da vi var c. 4 Sm. Vest for Tarifa Fyr ved Indsejlingen til Strædet ved Gibraltar, kom en ballastet Dampér med en høj Skorsten, mærket med et skraatliggende, blaat Baand med Bogstavet S., og uden Side- eller Topplanterner til Syne c. to Streger paa vor Bagbords Bov. Den styrede en Kurs, som uundgaaelig vilde krydse vor Kurs. Jeg lod Dampfløjten lyde uden Ophør i et Minut. Vor Besætning kom paa Dækket og styrtede til Redningsbaadene, da Situa-

tionen syntes overhængende farlig, og en Kollision uundgaaelig. Det fremmede Skib gjorde ingen Tegn til at ændre sin Kurs, og der hørtes heller intet Signal fra det. Jeg ringede »Klar« til Maskinen, men holdt min Kurs og Fart. Skibene var nu kun en halv Skibslængde fra hinanden, og det saa ud til, at det fremmede Skib vilde ramme os ved Luge Nr. 2. Dets Bov var kun c. 12 Fod fra vor Bro, da dets Besætning syntes at vaagne op. Jeg beordrede vort Ror haardt Styrbord, og Skibene gled forbi hinanden i en Afstand, der i et givet Øjeblik var mindre end én Fod. Jeg prajede det andet Skib flere Gange, men fik intet Svar. Uheldigvis kunde jeg ikke læse dets Navn.

Messrs. Ropners Dampér »Ashby«, som kom op paa vor Bagbords Side, syntes at have gjort samme Erfaring, som vi, og med Nød og Næppe at være undgaaet at blive løbet ned. Hvis Resultatet af denne uforsvarlige Navigering var blevet en Kollision, vilde Kaptajnen paa det fremmede Skib uden Tvivl have mistet sit Certifikat. Som det gik slipper han for Straf. Det vilde i Sandhed forøge Sikkerheden paa Søen, hvis saadanne Handlinger kunde blive eftersporet og straffet.

Jeg meddeler dette, fordi jeg for c. 2½ Maaned siden havde en lignende Hændelse omtrent paa samme Sted, hvor hele Forskellen var den, at jeg maatte slaa fuld Kraft »Bak« for at undgaa en Kollision. Det er ikke usandsynligt, at det var den samme Dampér begge Gange.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Strandingen ved Manø i November. Strandingen den Gang med Tab af Menneskeliv bringer mig til at stille det Spørgsmaal, om Baakerne paa Peter Meyers-Sand ikke burde have været bibeholdt? Om Ulykken derved kunde have været undgaaet er vanskeligt at sige, men der havde i hvert Fald været en Mulighed mere for at undgaa den, idet Føreren af det strandede Skib saa vilde have haft mere sikker Kending for at løbe Knude-Dyb ind og afvente bedre Vejr. En Bøje kan være i Drift, den stoler man ikke saa sikkert paa som Pejlingen af fire Baaker. De to Baaker paa Sønderho til Besejlingen af Knude-Dyb er bibeholdt, men de to paa Peter Meyers-Sand er borte. Det Sejlskib, der med vestlig Storm er kommen i Læ af Graadyb, har ingen anden Chance end Knude-Dyb for at klare sig, da det vil tørne paa Kore-Sand, før det naar Listedyb. Det Tilfælde var Engelskmanden netop udsat for, idet han var bestemt for Esbjerg, men kom i Læ og tørnede Kore-Sand. Jeg vil forudsætte, at Baakerne paa Peter Meyers-Sand endnu stod betegnet paa hans Kort, men han finder dem ikke og tør ikke sejle paa.

Det Stykke mellem Graadyb og Listedyb er med sine landløse Grunde et af de farligste Steder paa vor langstrakte Kyst. Foruden at være til Støtte for Indsejlingen skal jeg nævne endnu en Aarsag, hvorfor Baakerne paa Peter Meyers-Sand burde have været bibeholdt, nemlig som Opholdssted for Skibbrudne. Jeg skal pege paa et Eksempel, vi havde i Efteraaret 1885, da en tysk Brig lastet med Bjælker strandede om Natten paa Vester Bank udenfor Peter Meyers-Sand. Medens Kokken var i Storbaaden for at gøre den klar, og den øvrige Besætning var agter, skiltes Skibet ad, Kokken drev med Baaden om og landede i Sønderho Eng, medens den øvrige Besætning drev paa Kahyttaget ind paa Peter Meyers-Sand og bjergede sig paa Baakerne, til Redningsbaaden kom ud og hentede dem. Da Redningsbaadene fra Sønderho og Romø under Strandingen i November intet kunde udrette, var der lige saa lidt Sandsynlighed for, at en Baad fra Manø skulle have haft mere Held med sig ret ud mod Vind og Sø, men havde der været en Redningsbaake paa Kore-Sand, vilde den maaske kunde have været et Tilflugtssted for Engelskmændene, til en Baad kunde have bjerget dem. Med en genoplagen Sej-

lads paa Ribe for Øje mener jeg, man maa lade Baakerne genopbygge, eller hvis dette ikke er muligt, da sørge for en mere tidssvarende Afmærkning af Knude-Dyb ved at udlægge to Lysbøjer; desuden vil jeg anbefale at bygge en Baake paa Vester Bank til Opholdssted for Skibbrudne. Med den stigende Trafik paa Esbjerg kan man regne med flere Tilfælde som dette i November, men slige Ulykker bør man forsøge at afværge ved Knude-Dybs tidssvarende Afmærkning, hvilket ved flere Lejligheder ogsaa vil kunne komme Fiskerne i Esbjerg tilgode.

Sømand.

Vi har modtaget følgende:

Kendingsmærke paa Peter Meyers Sand«. De to Baaker paa »Peter Meyers Sand«, som gik tabt under December-Stormen forleden Aar, og som indtil den Tid var Kendingsmærker, er ikke senere bleven erstattet, skønt de mange Sandgrunde, der ved ændrede Strømforhold i de senere Aar er kommen frem Syd for Fanø — mellem Fanø og Romø — gør det ønskeligt, at der atter her opsættes i det mindste ét Kendingsmærke. Flere Søfarende finder det heldigt at faa begge Baakerne op igen, skønt det vil være vanskeligt og ret bekosteligt at rejse dem paa den gamle Plads, hvor de jo ogsaa er udsat for at ødelægges ved Storm og Højvande. Da »Peter Meyers Sand« er en stor landløs Grund, og da Vesterbanken paa den for hvert Aar bliver højere, kunde man maaske rejse en Baake som Kendingsmærke paa denne.

Observator.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge en fra den kgl. Konsul i Gibraltar modtaget Indberetning af 5. ds. er de for Skibe kommende fra Madeira ved Bekendtgørelse af 5. December f. A. foreskrevne Forholdsregler, bortfaldet.

Sø- og Handelsrets Domme. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 12. April er De private Assurandører frifunden for Aalborg—Hadsund Jernbaneselskabs Tiltale i en Sag angaaende Erstatning for Dampskibet »Chr. Gylstorf«s Paasejling den 10. Oktober 1910 af Jernbanebroen ved Hadsund. Omkostningerne ophævedes.

Samme Dag er De private Assurandører som Befuldmægtiget for Kabeldampskibet »H. C. Ørsted«s Rederi, Store Nordiske Telegrafskab, tilpligtet at udrede 800 Kr. til De forenede Bugerselskaber som Vederlag for Damperen »Mjølner«s Arbejde ved Kabeldamperens Aftagning af Grunden i Tuborg Havn den 28. November 1910. Omkostningerne ophævedes.

Endelig er samme Dag Dampskibet »Rut«s Rederi, Sydfyenssk Dampskibsselskab, paa Grund af Skibets Kollision i Svendborg Sund den 23. December 1910 med Dampskibet »Thor II« kendt berettiget til for et Beløb af Kr. 3,483.67 med Renter og i Sagsomkostninger 200 Kr. at gøre Udlæg i sidstnævnte Skib.

Store nordiske Telegrafskabs nu udsendte Regnskab udviser, at Selskabet i 1910 har haft en Indtægt af Kr. 11,267,000 og en Udgift af Kr. 3,095,000. Af Overskudet, Kr. 8,172,000, udbetales 18 pCt. i Udbytte ligesom de to foregaaende Aar med Kr. 4,860,000. Til Reserve- og Fornylsesfondet henlægges 1 Mill. Kr., til Pensions- og Understøttelsesfondet Kr. 200,000 og i Tantième til Bestyrelsens syv Medlemmer udbetales Kr. 45,000, medens Resten overføres i ny Regning.

(»Berl. Tid.«)

Nyt vestjydsk Dampskibsselskab. Til Firmaregistret er anmeldt: Dampskibsselskabet Phoenix, Aktieselskab, Esbjerg, med en fuldt indbetalt Aktiekapital af Kr. 110,000. Selskabets Bestyrelse er d'Hrr. Gaardejer Lars Mose, Aarre, Direktør S. Jensen, Esbjerg, Grosserer J. F. Lassen, Varde, Kaptajn Hans N. Andersen, Nordby, og Direktør E. Brüning, Esbjerg, sidstnævnte som Formand.

Et Udvalg har i disse Dage været i Tyskland, og i Stettin bestilt et nyt 430 Tons Dampskib, som skal leveres i Begyndelsen af Oktober Maaned og da vedligeholde Fragtfarten med Kreaturer og Gods Esbjerg—Hamburg og Retur ved ugentlig Forbindelse.

Selskabets Aktionærer er hovedsagelig større Import- og Eksportforretninger paa Vestkysten og i Hamburg-Altona.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 18. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallsbugten og Svartviksbugten: isfri. Alnösundet: isfrit til Strand og Tunedal.

Gefle. Reden: tynd Fastis, Skifsarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Sejladsen paa Riga. Firmaet Helmsing & Grimm, Riga, telegraferer den 11. ds. til deres herværende Repræsentant: Grundet paa gunstige Vindforhold er Bolderaa og Domesness isfri, dog findes en Del Drivis i Bugten.

Sejladsen paa Kronstadt. Firmaet Radau & Co. i Kronstadt meddeler os den 11. ds., at Isen omkring Øen Hogland er i Færd med at bryde op.

Isforholdene paa Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 18. April:

Nordøstlig Snestorm i fem Dage. 1 Dag spredt Is tæt udenfor Siglufjord.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin ordinære Generalforsamling den 20. Maj.

Et Søfartsmuseum.

Vi har endvidere modtaget følgende:

I hvorvel der ikke er den Sandsynlighed for, at Genstande fra de gamle Raasejlere fra forrige Aarhundrede er opbevaret blot tilnærmelsesvis i samme Udstrækning, som gamle Sager fra Landjorden er blevet, idet den største Del af Skibene har endt deres Liv i Havet og paa fremmed Kyst eller er overgaaet i fremmed Eje, skal man dog vistnok være varsom med at spaa — saadan som jeg har hørt udtale — at det, som endnu eksisterer, kun er lidet eller intet, thi vaagner der en Interesse for Sagen og bliver den anbefalet og støttet af ansete Mænd, kan der muligvis komme meget frem, som man næppe havde antaget, var i Behold.

Fra det sydlige Fyn, hvor Sejlskibsfarten endnu flourer, om end under mere moderne og tidssvarende Former, er der vel endog endnu grundet Haab om en smuk Høst.

Fra de gamle Sejlskibscentrer, som Kjøbenhavn, Helsingør, Bornholm, Aalborg og Nyborg m. fl., maa det vel forventes, at endnu interessante Stykker er i Behold, og i Smaaskibene i indenrigsk Fart, der i stort Tal er spredt hjemmehørende overalt i Landet, findes forhaabentlig ogsaa en Del.

Og fra gamle Vrag langs Kysten gemmer Fiskerbefolkningen ogsaa mangt et gammelt Minde.

Hertil kommer jo endelig en Ting, som vil kunne tilføre en eventuel Oprettelse af et Musæum et betydeligt Plus. Det er Skibsfartens hele internationale Karakter. Selv om naturligvis Genstande af dansk Oprindelse nødvendigvis maa og bør have størst Betydning, er dog gennem Aarene Koffardiflaaden for saa stor en Del fornyet fra Udlandet, at der formentlig ikke vilde være noget til Hinder for at medtage Materiale udefra.

Uden allfor store Ofre vilde sikkert danske Skibsførere o. s. v. med Glæde kunne hjembringe til et saadant Musæum, startet af ansete Mænd indenfor Søfartskredse, Genstande, som enten havde tilhørt danske Skibe eller fremmed Skibsfart, og som havde forekommet dem interessante ved deres karakteristiske, skønne eller barokke, Udseende, Form eller lignende.

Herved øjnes en Betydning, et saadant Musæum kunde faa udover den rent historisk-nationale, nemlig den, at Danmark paa dette paa en Maade endnu ret uopdyrkede Omraade — der findes jo forøvrigt intet nyt under Solen — ved at komme først til Mølle kunde opnaa at komme i Besiddelse af mange Genstande, som muligvis endnu beror rundt i fremmede Havne.

Det er jo nok muligt, at Undertegnede af Interesse for Sagen har set paa den med Øjne, der er forsynet med lidt vel rosenfarvede Brilleglar, men uden Interesse og Optimisme udrettes intet.

Carl E. Aabye.

Tanken om at oprette et Søfartsmusæum har man allerede for flere Aar siden drøftet i Søfartskredse her paa Fano; men det synes som den yngre Generation har mindre Interesse for, hvad, der tilhører de gamle Sejleres Tid, og derfor mener jeg netop Tiden er inde til at samle »Fortidens Levninger«, hvoraf der endnu findes en Del baade her paa Øen og i Landets forskellige Dele. Ønskeligt vilde det ogsaa være, om der blev opbevaret for Eftertiden mere end Billeder og Tegninger fra den Periode i Søfartens Historie, som svandt.

Hr. Assistent Aabye fortjener en Tak, fordi han gennem *Dansk Søfartstidende* har bragt Sagen frem for Offentligheden, og mit Haab er, at Bestyrelserne for vore Sømandsforeninger og vore Navigationsskoler og lignende ude i Landet, velvilligst yder nævnte Sag Støtte ved at drage Omsorg for at fremskaffe »diverse Sager og Grejer«, naar Tiden er inde dertil, saa vi i en nær Fremtid kan faa et fyldigt og interessant Søfartsmusæum.

Fano, den 11. April 1911.

P. Klemmensen Pedersen.

Under 14. ds. skriver Hr. Aabye til os:

»Da den Sag, mine Artikler havde til Hensigt at skabe Interesse for, nemlig Indsamling i Tide af gamle Genstande, der har været knyttet til Koffardiflaaden, ved at formaaende Mænd tog sig af Sagen, alt synes at gaa i Gænge, glæder det mig allerede nu at kunne takke *Dansk Søfartstidendes* Redaktion for velviligt Husly.«

Barkskibet „Victoria“s Stranding.

Om ovennævnte Skibs sørgelige Stranding har vi fra vor Korrespondent paa Jyllands Vestkyst modtaget følgende Meddelelse:

Skibet, som var hjemmehørende i Tjockö ved Stockholm; og førtes af Kaptajn Nordberg, var paa Rejse fra Brahe til Oxelösund med Koks. Kaptajnen ejede selv Skibet, der maalte 469 Reg.-Tons og var 36 Aar gammelt.

I den haarde Storm Onsdag den 12. ds., blæste om Morgenen Kl. 5 alle Skibets Sejl bort, og der førtes kun Undermerssejl og For-Stagesejl, hvormed søgtes at klare Hanstholm forbi, men det var umuligt; Skibet drev stadig nærmere og nærmere mod Land, og Kl. 4 om Eftermiddagen strandede det midtvejs mellem Klitmøller og Hanstholm.

Allerede tidlig paa Dagen havde man i Land bemærket det i Fare stedte Skib og fulgte det med Redningsapparaterne. Da Skibet stødte, var disse paa Stranden, og tre Minutter efter hvislede den første Redningsraket ud til det strandede Skib. Raketlinen faldt over Klyverbommen, men der løb en voldsom Strøm Nord efter, som rev Linen bort, inden de om Bord værende kunde faa Tag i den. Straks efter affyredes en ny Raket, som faldt lidt indenfor Skibet og tilvejebragte saaledes ikke Forbindelse, hvorimod den tredje Raket lagde Linen i Rigningen, men ingen af Mandskabet kunde gaa til Vejrs og hente den.

Der var nu forløbet tyve Minutter efter Strandingen, og den umaadelig høje Sø havde da allerede faaet Bugt med det gamle Skib, som skiltes ad. Kaptajnen raadede da alle Mand til at springe over Bord for paa denne Maade at redde Livet, og hele Besætningen, ti Mand, fulgte Raadet. Tre af dem fik fat i den ene Rakettline, som laa i Vandet ved Skibets Agterdel, og ved Hjælp af denne kom de forholdsvis hurtig til Land, hvor Kystbeboerne vadede ud i Braadet med Liner om Livet og redede dem.

Tre andre fik Tag i den anden Raketline og kom ved Hjælp af denne ogsaa heldig ind til Land, men udenfor Braadet maatte de slippe Linen. Kystbeboerne viste stort Heltemod for at redde dem, flere sprang i Havet, naar de nærmede sig Braadet, og tilsidst lykkedes det ogsaa at redde dem alle, rigtignok meget forkomne.

Kaptajnen kunde ikke svømme, men han havde under hver Arm faaet et Stykke Planke, der holdt ham oppe, og Søen førte ham mod Land. Da han kom ind til Landbraadet, maatte han slippe Plankerne for ikke at blive slaaet af disse, men Kystbeboerne vadede ogsaa ud og fik ham reddet.

To svenske Letmatroser drev med Strømmen Nord efter og fulgtes af Kystbeboerne paa Stranden, men de forsvandt i Søen. Den tiende Mand var fra Kjøbenhavn, han havde været syg paa hele Rejsen, men alligevel holdt han sig oppe, medens han drev Nord efter. Efter en Times Forløb kom han saa nær Land, at Kystbeboerne kunde vade ud og faa ham ind til Strandbredden, men han var da saa forkommen og forslaaet, at han trods langvarige Oplivningsforsøg døde noget efter.

En halv Time efter, at Skibet var strandet, var det aldeles sønderslaaet, og der var ikke mere at se deraf end drivende Vragstykker.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der paa Grund af Paaskehelligdagene kun været sluttet efter en ret begrænset Maalestok, men de ledende Markeder viser ingen Tilbagegang i Raterne. Enkelte af dem er endog fastere og

højere, i første Række Azow, hvorfra der sidst er betalt 3 à 6 d. mere pr. Unit end for en Uge siden, og noget lignende gælder for Sulina, hvorimod de russiske Sortehavspladser foreløbig kun er steget $1\frac{1}{2}$ à 3 d. I Dag (Torsdag) begynder den ortodokse Paaske, som vil bringe nogen Standsning i Forretningerne, men naar Helligdagene i Begyndelsen af næste Uge er forbi, vil der forhaabentlig blive taget fat med saa meget desto større Liv. Sulina betalte sidst 9/ Rotterdam, 9/3 Antwerpen, ganske prompt (5,500), medens c. 3,500 Tons Baade sluttedes til 9/9 N. C. 10/3 Hamburg. Fra Nikolajeff, Odessa eller Kherson betaltes 8/10 $\frac{1}{2}$ à 9/ til udsøgt Havn for store Baade, medens Azow maatte give 10/ à 10/1 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, 10/3 Antwerpen, 10/6 Wescren, 10/9 Hamburg, prompt. Kulfragterne nedefter ligger temmelig uforandret paa Basis af c. 7/3 fra Cardiff til Genua, Frs. 8 Oran, 6/7 $\frac{1}{2}$ Port Said (6,000), 8/6 Venedig (5,000). Østen er fast men temmelig stille. Det hjeingaaende Middelhavsmarked er uforandret flovt. Ogsaa Nordamerika og La Plata er i en utilfredsstillende Forfatning, navnlig sidstnævnte Marked, hvilket har bevirket lidt Opgang i Kulfragterne ud, og der blev saaledes sidst betalt 18/6 fra Cardiff til Buenos Aires eller La Plata. En Række Dampere blev sluttet i Maanedsfragt for nordamerikansk Regning, hovedsagelig for Fart mellem Staterne og Vestindien. For enkelte Trip, Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, betaltes 3/6 Dødvægt for store Baade. Om Østersømarkedet er der intet bemærkelsesværdigt at sige. Laster er knappe og Raterne for prompt Lastning lave paa samme Niveau som forrige Uge. Pr. f. o. w. og senere noteres en anelig Mængde Laster, særlig Træ, men gennemgaaende er Roderne ikke tilbøjelige til at acceptere de Rater der bydes. Forhaabentlig vil de vedblivende være standhaftige, hvilket nok skal vise sig at blive til Skibenes Fordel, thi paa Grund af det kolde Foraar i Botten og omkring St. Petersburg tegner Sæsonen i Østersøen til at skulle blive kortere i Aar end den plejer. For prompt Lastning er Kulfragterne til Østersøen tarvelige. Fra Firth of Forth sluttedes til 3/7 $\frac{1}{2}$ Riga (1,300), 4/4 $\frac{1}{2}$ Helsingfors (1,200), 4/ Aalborg (950), 3/9 Odense (1,500).

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 11. April i Ejenommen Ny Tolbodgade 3, Navigationskolen.

Formanden, Kammerherre, Kommandør A. B. Münter, aabnede Generalforsamlingen og foreslog Grosserer Carl Melchior valgt til Dirigent, hvilket vedtoges.

Dirigenten takkede for Valget, erklærede Generalforsamlingen lovlig indvarslet og gav Ordet til Formanden, som afgav Aarsberetning.

Aaret 1910, udtalte Formanden, har ikke været »et stort Aar«. Vor Hovedopgave er at holde Skolen og Undervisningen i saa god Stand som muligt, det har vi gjort, og vi takker Forstander Neergaard og Lærerne for godt Samarbejde og det gode Resultat.

Elevantallet har været noget mindre end i 1909. Middeltallet var 49 i 1910 imod 56 i 1909. For de enkelte Maaneder var Maximum 66 i 1910 imod 72 i 1909, Minimum 37 i 1910 imod 46 i 1909.

Skolen og Undervisningen har gaaet godt. Gymnastiklokalet besøges ogsaa godt, og de seks Værelser til seks Elever, der faar frit Logi og Kost, er stadigt blevet belagt. Der kræves jo ingen bestemt Kundskabsmængde af Navigationslærere, men vi søger at bringe vore unge Lærere saa langt frem som muligt. Vi har to unge Mænd, som uddanner sig videre, navnlig ogsaa i matematiske Fag, for at naa op til Iste Del af polyteknisk Eksamen. Vi støtter dem heri og benytter dem samtidig som Hjælpelærere ved Skolen.

Som sagt var 1910 ikke noget stort Aar, men i Aarets Slutning forandredes Forholdet. »Viking« havde gjort sin tredje Rejse og uddannet Mandskabet, hvoraf 34 havde faaet Diplom. Vi gav dem Husrum, og en stor Del af dem besluttede sig til at gaa videre straks og tage Styrmandseksamen. Vi fik saaledes en Tilgang af c. tyve nye Elever.

Dette var »Viking«s første Resultat. Det har været overmaade godt, og jeg haaber, at »Viking« fremdeles vil give gode Resultater.

Den ny Lov om Styrmandseksamen er endnu ikke forelagt Rigsdagen. Ministrene har skiftet saa tidt, at de ikke har faaet Tid til at

udarbejde Loven, og der er dog fire af Ministrene, der har været med, da Kommissionen udarbejdede sit Udkast til Loven. Nu er Loven om Maskinisteksaminerne imidlertid bleven gennemført, lad os derfor haabe, at ogsaa den anden Lov snart kommer. De skiftende Ministre har alle nærret den varmeste Interesse for Sagen. Ved »Viking« er Betingelsen for en videre Uddannelse givet. Ikke alene her, men ogsaa i Sverig er Kravet om en fyldigere Uddannelse stærkt fremme, og jeg udtaler Haabet om, at vi snart faar en ny Lov.

Angaaende Skolen er der klaget over, at Eleverne medbragte alt for ringe Kendskab til Modersmaalet, og de fleste, der ikke bestaar ved Eksamen, falder igennem i Dansk. Vi opretter derfor en Forberedelsesklasse, skønt Undervisning i de almindelige Elementærfag ikke hører til Skolens Opgaver. Om denne Mangel paa Kendskab til Modersmaalet skyldes Befolkningens store Ligegyldighed for Dansk i Tale og Skrift eller har andre Aarsager, kan der være delte Mening om. Men da der i Folkeskolen undervises 287 Timer aarlig i syv Aar i Dansk, saa synes man dog, at denne Mangel paa Kendskab til Modersmaalet maatte kunne afhjælpes af Folkeskolen. Men naar man indfører en ny Retskrivning, hvori man bortkaster Skriftsprogets gamle kendte Former, saa har man vel ogsaa heri nogen Forklaring. Vi har ment det nødvendigt at tage Aktion og har ogsaa i den Anledning hevenvent os til andre Institutioner. Hvad Resultatet af disse Forhandlinger, som nu føres, vil blive, kan ikke endnu siges. Jeg haaber, det maa blive godt.

Regnskabet.

Kassereren, Grosserer Moses Melchior, aflagde Regnskab, der balancerede med Kr. 37,538. Blandt Indtægterne stod som sædvanligt opført Kongens Bidrag 400 Kr., de fire Assuranceselskabers Bidrag, hver Kr. 200, Kommunens Bidrag Kr. 500, Marine ministeriets Bidrag Kr. 6,991, samt Kontingenter Kr. 725. Paa Udgiftssiden er opført bl. a. Kassebeholdningen ved Aarets Udgang: Kr. 8,526 samt Kr. 1,200 til Skolefripladser.

Foreningen ejede den 31. December 1910 ialt Kr. 254,442.89, og Formuefremgangen i Aarets Løb havde været Kr. 2,902.48. I Statusopgørelsen staar Foreningens i »Viking« indskudte Kapital Kr. 20,000 stadig opført, men nedskrevet til 10 Kr. — Det betyder, at Foreningen dog altid har en Andel i Skibet, maaske det ogsaa betyder noget mere.

Regnskabet godkendtes.

Bestyrelsesvalg.

Sluttelig genvalgte de efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Kommandør Münter og Dispaecher L. N. Hvidt. Revisorerne Direktør Will og Admiral Middelboe genvalgte ligeledes.

Dermed hævedes Generalforsamlingen.

Dampskibsselskabet Fiona

holdt den 29. f. M. Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Christensen, aflagde Beretning, hvoraf bl. a. fremgik, at Aaret 1910 viste en lille Fremgang for Skibsfarten, navnlig for det sidste halve Aars Vedkommende. Hvad Kulfragterne til Østersøen angik, da holdt disse sig hele Aaret meget lave, saa at det undertiden næsten var umuligt at slippe derfra uden Tab.

Den Del af indeværende Aar, som var gaaet, viste en Del Fremgang i Fortjenesten sammenlignet med sidste Aar, og Forretningerne var gennemgaaende gaaet lettere.

Da det vistnok kunde betragtes som sikkert, at Rusland fik Brug for megen Tonnage for Korn, syntes Udsigterne for Skibsfarten lysere i Aar end de har været de sidste foregaaende Aar.

Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen forelagde Regnskabet, der viste et Driftsoverskud paa Kr. 92,155 og et Nettooverskud paa Kr. 42,322, som foresloges afskrevet paa Tab fra tidligere Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer P. Madsen genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet Vendila

holdt den 29. f. M. Generalforsamling. Forretningsføreren, Grosserer Christensen, aflagde Aarsberetningen, der i det væsentlige var det samme som for Fiona.

Skibene havde væsentlig været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, og for indeværende Aar var der sluttet enkelte Trælaster til bedre Rater.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Grosserer Chr. Kampmann, ligesom Revisorerne genvalgte.

Regnskabet udviste et Driftsoverskud paa Kr. 148,808 og et Nettooverskud paa Kr. 49,651, der afskrevs paa Tab fra i Fjor.

Dampskibsselskabet Cimbria

holdt den 29. f. M. Generalforsamling, ved hvilken Forretningsføreren, Grosserer Christensen, aflagde samme Beretning som for Fiona og Vendilas Vedkommende. Han omtalte yderligere, at et enkelt af Selskabets Skibe, der i flere Aar med Held havde sejlet paa en særlig Rute, i Aar havde haft Uheld med sig, saa at der var kommet Tab ud af Turen.

Driftsoverskudet havde været Kr. 92,749 og Nettooverskudet Kr.

49,507, hvoraf Kr. 35,000 henlagdes til Reservefonden, medens Resten overførtes til Gevinst- og Tabskonto.

Til Bestyrelsesmedlem i Stedet for afdøde Grosserer Victor Høffding valgtes Grosserer Chr. Kampmann, medens Grosserer Herman Levin genvalgtes.

Det dansk-franske Dampskibsselskab

holdt den 30. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører C. Frederichsen.

Den korresponderende Reder, A. N. Petersen, aflagde Beretning, hvoraf fremgik, at Aaret ikke havde bragt større Havarier. Selskabets Skibe var ved gennemgribende Reparationer bleven opholdt i henholdsvis sekste Dage og halvanden Maaned, hvad der naturligvis havde indvirket paa Fortjenesten.

Udsigterne for indeværende Aar var ret gode. Imidlertid kunde det ikke skjules, at Selskabet var stærkt »handicappet«, da det blev startet i 1904 lige efter de gode Fragtaar, og havde haft daarlige Fragtaar at kæmpe med.

For at sikre Selskabets Levedygtighed vilde en Rekonstruktion være nødvendig, hvilket vilde kunne opnaas ved en betydelig Nedskrivning af den nuværende Aktiekapital.

Der forelagdes ikke Generalforsamlingen noget bestemt Forslag i den Retning, men Rederen udtalte Ønsket om, at Aktionærerne gjorde sig fortrolige med Tanken om en saadan Rekonstruktion, der kun kunde være til Gavn for alle i Foretagendet Interesserede.

For Regnskabet, der udviste et Driftsoverskud paa Kr. 31,023 og et Nettooverskud paa Kr. 16,267, der henlagdes, gaves Decharge, hvorefter Kaptajn D. G. Mathiesseu genvalgtes til Kommitteret.

Dampskibsselskabet »Viking«

holdt den 31. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Olsen.

Den korresponderende Reder, Grosserer A. O. Andersen, aflagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Desværre er Aaret ikke gaact hen uden Havarier og de sædvanlige Tidstab ved Arbejdsuroligheder og lignende, hvortil kommer et Uheld, Dampskibet »Ulf« led ved Ankomsten til Nantes.

De Vanskeligheder, som vort Selskab i Retning af højere Renter har haft at kæmpe med i de senere Aar, har vi ogsaa i Aar haft at overvinde, men i Betragtning af, at Selskabets Prioritetsgæld til det engelske Værf, som har bygget Dampskibene »Vagn«, »Ulf« og »Leif«, nu ved sidste Afdrag vil være bragt ud af Verden, vil Henlæggelserne fremtidig kunne benyttes til Afbetaling paa vor Kassekredit og i Forbindelse med den heldigvis nu indtraadte lavere Diskonto bringe Renterne af denne ned paa et mere rimeligt Niveau.

Ved Sammenligning mellem Driftsregnskaberne for Aarene 1909 og 1910, af hvilke det første gav et efter Forholdene særligt gunstigt Resultat, vil ses, at Indtægter og Udgifter for disse to Aar omtrent korresponderer med hinanden.

Driftsoverskudet havde været 104,609 Kr. og Nettooverskudet Kr. 38,850, som foresloges henlagt til Reserve- og Amortisationskonto.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer Fr. Norstrand genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet Svendborg

holdt den 31. f. M. sin aarlige Generalforsamling i Svendborg under Ledelse af Konsul L. v. d. Hude.

Disponent A. P. Møller aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar, i hvilket Skibene efter Forholdene havde sejlet særdeles tilfredsstillende. Det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes. Aarets Indtægt inklusive Overførsel fra forrige Aar androg ialt Kr. 128,269.60. Efter at Administrations Omkostninger og Renter var fradraget henlagdes til Amortisations- og Fornyelsesfonden Kr. 43,554.79, og det vedtoges at udbetale i Udbytte 7 pCt. samt at overføre til næste Aar Kr. 26,318.03.

De efter Tur afgaaende Kommitterede Joh. Rosenthal, Sagfører Lacoppidan Petersen og A. P. Møller genvalgtes, ligesaa Revisorerne Herm. Christensen og Bankbogholder Wilcke.

Havarier og Forlis.

Cornwall, 3/m. Sk. af Thuro, er i Følge Telegram til kede- ren, Skibhygmester Philip Jørgensen, sejlet paa et Undervandsskær i Norrköping Skærgaard og løbet fuld af Vand.

Besætningen bjergede sig i Land. Skibet havde Lods om Bord. Skjold, Galease af Middelfart, er under de stærke Storme i forrige Uge sunket i Nærheden af Femern.

Mandskabet reddedes af en svensk Damp, som landsatte det i Stockholm.

Schwalbe, Sk. af Hamburg, kuldsejlede den 18. ds. Nord for Kullen. Besætningen reddedes af Damperen »Obotrit« af Geestemünde og landsattes i Helsingør. Efter at Besætningen var reddet,

tog Dampene Skonuerten paa Sløb, men den sank en halv Time efter, c. 2 Sm. fra Kullen.

(Ritz. Bur.)

Bygninger, Køb og Salg.

Rederiet for 3/m. Skonnert »Marie« af Svendborg, J. Ring Andersen, har i Følge »Svendb. Amtst.« solgt Skibet til et Rederi paa Thuro for 20,000 Kr. inkl. Iudskudet i Svendborg Søassurance, hvor Skibet er forsikret.

»Marie«, der maaler 147 Netto Reg.-Tons og er bygget i Svendborg i 1891, skal føres af Skibsfører Einar Christensen, Thuro. Bestyrende Reder bliver Mægler R. W. Rasmussen, Thuro.

Sydfyensk Dampskibsselskab har i Følge »Svendb. Amtst.« paa Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri bestilt et nyt Dampskib, der skal være 115 Fod langt og 20 Fod bredt.

Skibet bliver Selskabets største.

Skibefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 17./4. — Alexandra, Nielsen, dokker. — Algarve, Borries, ank. Marseille 14./4. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergu 17./4. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Holtenau 17./4. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Gibraltar 17./4. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13./4. — Arno, Thomsen, afg. Palermo 18./4. til Algier. — Aurora, Fischer, ank. London 16./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 17./4. til Riga. — Beira, Lunge, afg. herfra 18./4. til Newcastle. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 15./4. til New York. — Christian IX, Holm, ank. hertil 18./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 16./4. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 18./4. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 18./4. til Windau. — Florida, Andersen, dokker. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 9./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 13./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 10./4. — Hjelm, Kyllbeck, afg. herfra 18./4. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 16./4. — Jolanta, Simonsen, ank. Aarhus 19./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 17./4. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 17./4. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 17./4. hertil. — Kursk, Gommessen, afg. Lissabon 13./4. hertil. — Leopold II, Christensen, pass. Brunsbüttel 17./4. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Riga 16./4. — Louise, Larsen, ank. hertil 18./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 12./4. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, dokker i Antwerpen. — Morsø, Nellemann, afg. Emden 16./4. til Madeira. — Moskva, Jon Jonsen, ank. hertil 19./4. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Pera 18./4. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 18./4. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Friseuette, ank. hertil 18./4. — Omsk, Tennesen, pass. Holtenau 18./4. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./4. — Pennsylvania, Lissner, ank. Aarhus 17./4. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 17./4. for Libau. — Pregel, Iversen, pass. Ouessant 17./4. for Bordeaux. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 18./4. — Seine, Dampt, ank. hertil 18./4. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 25./3. til Buenos Aires. — Thyra, Tramp, dokker. — Tiber, Beeh, afg. herfra 18./4. til Antwerpen. — Tyr, Thaning, dokker. — United States, Gatsche, afg. New York 13./4. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. hertil 16./4.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 7./4. — Johan Siem, Nielsen, afg. Neufahrwasser 11./4. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, afg. Tunis 8./4. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 11./4. — Rnss, Petersen, ank. Rotterdam 7./4. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Rotterdam 6./4. til Algier. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Catania 12./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./3. til Glückstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 5./4. til Las Palmas f. O. — Newa, Dahl, ank. Libau 4./4.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 15./4. til Windau. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Gulfaxe, Petersen, afg. Königsberg 15./4. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Hamburg 15./4. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 15./4. — London, Bonn, ank. Cevisa Vecchia 9./4. — Paris, Tholander, ank. Libau 12./4. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 7./4. til Gambia.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Marseille 13./4. til Carloforte. —

Wien, Boeck-Hansen, ank. Bathurst 31./3. — Roma, v. Thun, ank. Hamburg 13./4.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, pass. Perim 11./4. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Frederiksstad 13./4. — Paugan, Gabe, pass. Perim 13./4. — Samui, Licht, afg. Singapore 10./4. — Bintaang, Caroc, ank. Bangkok 9./4. — Arabien, Cortsen, pass. Perim 14./4. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Dalny 13./4. — Indien, Jensen, ank. Swinemünde 14./4. — Siani, Kuudsen, ank. Antwerpen 9./4. — Cathay, Kruusc, ank. Moji 14./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Paramariho 9./4. — St. Thomas, Berg, afg. London 7./4. — St. Croix, Kall, ank. Amsterdam 14./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Santander 8./4. — Martha, Christensen, ank. Newport 12./4. — Elna, Rathje, afg. Boness 12./4. — Therese, Petersen, afg. Burntisland 15./4. — Simone, Terkildsen, afg. Tunis 6./4. — Jeanne, Olsen, afg. Howden Doek 5./4. — Vera, Larsen, ank. Toulon 13./4. — Daisy, Lagesen, ank. Sunderland 10./4. — Anine, Leth, ank. Bordeaux 15./4. — Kamma, Löffler, afg. Swansea 13./4.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Newport 13./4. til Sevilla. — Nautik, Brinch, ank. Livorno 12./4. — Nordsoen, Gramm, afg. Llanely 14./4. til Rouen. — Ellen, Degu, ank. Mariager 14./4. — Fylla, Christensen, afg. Methil 14./4. til Esbjerg. — Hebe, Skou, ank. Valencia 13./4. — Inger, Schiff, ank. Bremen 12./4. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Esbjerg 13./4. — Marie, Jessen, ank. South Shields 11./4. — Nora, Hansen, afg. Warnemünde 13./4. til Liverpool. — Cito, Jepsen, ank. Fowey 15./4. — Nerma, Mikkelsen, afg. Reval 12./4. til London. — Alfa, Lauritsen, afg. St. Nazaire 14./4. til Coek.

C. K. Hansen. Aggersborg, afg. Fowey 6./4. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 14./4. — Anna Mærsk ank. Windau 15./3. — Brattingsborg pass. Sagres 12./4. — Børglum ank. Bremen 13./4. — Chassie Mærsk ank. Rotterdam 13./4. — Dansborg afg. Nantes 15./4. — Elsborg afg. Portland 12./4. — Esrom pass. Sagres 12./4. — Flynderborg ank. Windau 12./4. — Fredensborg ank. Methil 15./4. — Frederiksborg afg. Blyth 9./4. — Guldborg ank. Sunderland 15./4. — Gurre pass. Sagres 11./4. — Hammershus pass. Konstantinopel 5./4. — Harrildsborg afg. Huelva 3./4. — Hundborg ank. Kalundborg 14./4. — Høneborg ank. Kjøbenhavn 15./4. — Jelling ank. Huelva 13./4. — Jomsborg ank. Königsberg 2./4. — Jungshoved afg. Buenos Aires 27./3. — Jægersborg ank. Rotterdam 14./4. — Kallundborg afg. Gibraltar 13./4. — Kalø afg. Marseilles 13./4. — Klampenborg afg. Antwerpen 14./4. — Kronborg afg. Rio Janeiro 31./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Bordeaux 15./4. — Marselishorg ank. Tyne 12./4. — Visborg ank. Kjøbenhavn 9./4. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 14./4. — Peter Mærsk afg. Graugemouth 12./4. — Randelsborg afg. Bougie 11./4. — Rosenborg afg. Windau 11./4. — Silkeborg ank. Kjøbenhavn 4./4. — Skakkeborg ank. Huelva 12./4. — Skanderborg ank. Memel 14./4. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28./3. — Skodsborg ank. Malmö 13./4. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 14./4. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 15./4. — Stjerneborg ank. Marseille 14./4. — Søborg afg. Genua 12./4. — Taarnborg ank. Windau 13./4. — Tuborg ank. Kjøbenhavn 11./4. — Ulfsborg pass. St. Catherine 14./4. — Uranieborg ank. Las Palmas 14./4. — Vordingborg afg. Huelva 1./4. — Ørkild ank. Taganrog 9./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Liban 12./4. — Sjælland, Svarer, pass. Frederikshavn 15./4. for Ghent. — Agnete, Farup, afg. Reval 18./4. — Hermia, Hansen, pass. Frederikshavn 14./4. for London. — Alice, Jørgensen, ank. Dunkerque 12./4.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Antwerpen 12./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Lübeck 15./4. — Valborg, Hansen, ank. Svendborg 18./4. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 15./4.

Frøen. Austa, Bagger, ank. Rotterdam 17./4. — Freja, Nielsen, ank. Rotterdam 17./4. — Vera, Thing, ank. Riga 18./4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Huelva 4./4. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Huelva 7./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Stockholm 18./4. — Urania, Clausen, afg. Leith 17./4.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Kjøbenhavn 16./4. — Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Kiel 17./4. — Holland, Poulsen, afg. Methil 15./4. — England, Andersen, ank. Königsberg 16./4.

Ærø. Erindring, Nielsen, ank. Boness 13./4. — Energi, Jensen, ank. Faaborg 16./4. — Enigheden, Jensen, ank. Karrebæksminde 17./4.

Sejlskibe.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. 5./4. til Cadiz.

Rønne. Freja paa Rejse til Gotland. — Hans Peter ank. Karrebæksminde 8./4.

Ærø. Neptun, Jensen, ank. Wilhelmshaven 12./4. — Emilie, Hansen, ank. Swinemünde 12./4. — Rigmor, Petersen, ank.

Ahus 11./4. — Amor, Hansen, ank. Vestervik 11./4. — Peter, Hansen, ank. Karlskroua 11./4. — Hydra, Christensen, ank. Korsør 11./4. — Svane, Møllman, ank. Norrköping 12./4. — Æro, Christensen, ank. Cadiz 12./4. — R. Fabricius, Hansen, ank. Oscarshavn 13./4. — Ami, Christensen, ank. Swinemünde 13./4. — Hansigne, Weber, ank. Kjøbenhavn 13./4. — Harris, Thorsteinson, ank. Setubal 13./4. — Hekla, Hermausen, ank. Svendborg 14./4. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 14./4. — Abba, Petersen, ank. Frederikstad 14./4. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 14./4. — Mathilde, Hansen, ank. Halmstad 14./4. — Haabet, Rise, ank. Kjøge 15./4. — Argo, Clausen, ank. Frederiksstad 15./4. — Hamlet, Rasmussen, pass. Dover 12./4. for Svaneke. — Habil, Bager, er ank. Norrköping. — C. M. Petersen, ank. Karlshamn 14./4. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Memel 12./4. — Forældres Minde, Christensen, ank. Dysart 13./4. — Dorthea, Boye, ank. Frederikshald 15./4. — Lorenz, Leviussen, ank. Moss 14./4. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Allinge 15./4. — Norden, Rasmussen, ank. Risør 13./4. — Amalie, Andersen, ank. Nykjøbing F. 13./4. — Gloria, Fabricius, ank. Nordby (Samsø) 15./4. — Irene, Jørgensen, ank. Fowey 12./4. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 12./4. — Ali, Hansen, ank. Pillau 12./4. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 12./4. — Marstal, Hansen, ank. Karlshamn 12./4. — Martha, Madsen, ank. Libau 12./4. — Marie, Weber, ank. Hadsund 15./4. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 15./4. — Christiane, Bager, ank. Pillau 15./4. — Ducn, Hay, ank. Odense 15./4. — Salus, Andersen, ank. Drøbak 18./4. — Hansigne, Boye, ank. Newcastle 13./4. — Freden, Christensen, ank. Fowey 16./4. — Prøven, Schmidt, ank. Cadiz 16./4. — Natalie, Eriksen, ank. Fowey 17./4. — Aerial, Christensen, ank. Tønsberg 16./4. — Viking, Weber, ank. Dysart 17./4. — Svalen, Rosenbeck, ank. Libau 16./4. — N. P. Nielsen, Petersen, ank. Ahus 16./4. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 18./4. — Bion, Petersen, ank. Wismar 18./4. — Diana, Hansen, ank. Middelsborough 18./4. — Ofela, Clausen, ank. Cadiz 18./4. — Niels, Christensen, ank. Assens 18./4. — Alf, Rasmussen, ank. Koldby Kaas 18./4. — Argus, Jensen, afg. Kristiania 17./4. til Riga. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Setubal til Malmø. — Sejerskransen pass. Dungeness 14./4. østg.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 20. April 1911. — Et Søfartsmuseum. — Barkskibet »Victoria«s Stranding. — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
{ 6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. Gammel Strand 34. 124.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Gøjløjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres **Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.**

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

756. Vrag afmærket. »Gjelder-Rey« Fyrskib ØNØ. Østersøen. Omtrent 60 m fra Vraget af Søfiskibet »Rapid« paa 54° 29' N. Br. 12° 20' Ø. Lgd. er udlagt en Vraglystønde med Ø.-lig Topbetegnelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 691. Kjøbenhavn 1911).

757. Lystønder atter paa Plads. Kalmarsund. Sverrig. Samtlige Lystønder i Kalmarsunds Djupråna N.-lige Del er atter paa Plads. 56° 41' N. Br. 16° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 698. Kjøbenhavn 1911).

758. Stationstid forandret. »Kopparstenarne« Fyrskib. Saaftrent Is- og Vejrforholdene tillader det, vil »Kopparstenarne« Fyrskib fremtidig være paa Station indtil den 31te December om Morgenen. 58° 35' 15" N. Br. 19° 09' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

759. Fyrskibet »Svenska Björn« ombyttes midlertidig. Fyrskibet »Svenska Björn« ombyttes den 20 April 1911 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 24, der har Fyrtaarn og en Mast. Fyr og Taagsignal uforandret. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd.

760. Stationstid forandret. »Fingrunudet« Fyrskib, Bottniske Bugt. Saaftrent Is- og Vejrforholdene tillader det, vil »Fingrunudet« Fyrskib fremtidig være paa Station indtil den 31te December om Morgenen. 61° 01' 50" N. Br. 18° 31' 35" Ø. Lgd.

761. Stationstid forandret. »Sydosbrotten« Fyrskib, Bottniske Bugt. Saaftrent Is- og Vejrforholdene tillader det, vil »Sydosbrotten« Fyrskib fremtidig være paa Station indtil den 1ste December om Morgenen. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd.

762. Vrag afmærket. Holmögd S. Bottniske Bugt. Ved Vraget af Damperen »Sangstad«, der ligger sunket paa 63° 30' 12" N. Br. 20° 46' 15" Ø. Lgd., udlægges ved Foraarstærkningen 1911 2 almindelige grønne Tønder, mærket »Vrag«, den ene skal ligge c. 50 m foran Vraget, den anden c. 50 m agten for Vraget. En grøn Prik med nedadvendt Kost skal udlægges c. 100 m V. fra Vraget. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 2636. Kjøbenhavn 1910).

763. Baake ødelagt. Korfören. Finske Bugt, Finland. Korfören Stangbaake er knækket. Baaken vil ikke blive repareret, da den i Løbet af 1911 vil blive ombyttet med en anden Baake. 60° 16' N. Br. 26° 11' Ø. Lgd.

764. Opmaalingsbaaker opføres. Tyskland. I Løbet af Sommeren 1911 opføres c. 30 m høje Opmaalingsbaaker paa følgende Steder: Paa den S.-lige Del af Habichtsberg c. 2000 m S. for Rixhöft paa 54° 48' 56" N. Br. 18° 21' 36" Ø. Lgd.

Paa den høje Klit c. 1100 m V. fra Wittenberg paa 54° 49' 05" N. Br. 17° 56' 47" Ø. Lgd. Baakerne vil i Løbet af et Par Aar blive ombyttet med faste trigonometriske Signaler. Da Habichtsberg Baake er c. 15 m højere end Rixhöft Fvt, vil dette Fyr i Putziffer Wiiek Nr. 2130, Kjøbenhavn 1910).

765. Fyr midlertidig forandret. Memel. Det røde, faste Fyr paa det N.-lige Molehoved ved Memel vil i 10 og 12 Uger fra den 21de April 1911 blive midlertidig ombyttet med et rødt, fast Fyr, hvis Lysevne kun er c. 4 Sm. 55° 43' 56" N. Br. 21° 08' 07" Ø. Lgd.

766. Tønde flyttet. Dievenow. Anduvningsstønden ved Dievenow Munding ligger nu i 5½ m Vand c. 50 m V. for Ledefyrslinien paa 54° 01' 37" N. Br. 14° 43' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 161).

767. Vagere til Opmaalning. Oder Bank. I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin vil der fra Mitten af April til Begyndelsen af Juni 1911 saavel V. som Ø. for den S.-lige Del af Oder Bank være udlagt Spir- og Tøudevagere til Opmaalingsbrug. Oder Bank: 54° 15' N. Br. 14° 27' Ø. Lgd.

768. Tønde midlertidig flyttet. Kaiserfahrt. Stettiner Haff. Paa Grund af Uddybnings-

Tønden ved Channel Rev er flyttet 6 Kbl N. 78° V. i til SV.-Kanten af Grunden og ligger nu 5½ Sm S. 57° Ø. fra Ø.-Enden af Aibat Island. Aibat Island: 11° 50' N. Br. 43° 27' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

790. Tønde udlagt. Barat Bank. Broensj Baai. Borneo N.-Kyst. En hvid Spidstønde er udlagt paa S.-Siden af Barat Bank, 3½ Sm S. 57° V. fra Toppen af Øen Roesoekan Besar, der ligger paa 5° 11' N. Br. 115° 08' Ø. Lgd.

791. Midlertidigt Fyr forandret. Chemulpo. Korea V.-Kyst. Det midlertidige Blinkfyrt, der til Forsøg er tændt ved Chemulpo, vil fra Tid til anden blive forandret fra hvidt til rødt eller grønt. 37° 28' 29" N. Br. 126° 37' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2446. Kjøbenhavn 1910).

792. Vrag. Mihara Seto. Naikai (Inland Sea). Japan. Ved det Ø.-lige Indløb til Mihara Seto ligger Vraget af en Skonnert med en Mast c. 3 m over Vandet. 34° 18' 45" N. Br. 133° 17' 47" Ø. Lgd.

793. Fyr tændt. Ko Shima. Hamashima Ko. Honshu S.-Kyst. Ved Ko Shima er tændt et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., der viser rødt Lys fra S. 10° V. til S. 21½° V., over Kami No Shima og Grundene i Nærheden deraf, i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt og 9 Sm for rødt Lys. Der er ingen Vagt ved Fyret; slukkes Fyret, vil det vare nogen Tid, inden det atter tændes. 34° 14' 05" N. Br. 136° 49' 09" Ø. Lgd.

794. Fyr atter tændt. Tsutsu Zaki. Tsushima. Tsutsu Zaki Fyr er atter tændt. 34° 05' 34" N. Br. 129° 09' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 476. Kjøbenhavn 1911).

795. Tønde udlagt. Miyegushiku. Naha Ko. Okinawa Jima. Ved V.-Enden af Revet N. for Miyegushiku er i c. 5½ m Vand udlagt en sort Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse. c. 1¼ Kbl N. 53½° V. fra Miyegushiku Fyr. 26° 12' 44" N. Br. 127° 39' 36" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

796. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Semnang, Soerabain, Bantavia og Smyrna er ophævet. Malta. — Alexandretta og Zante er erklæret smittet af Meningitis cerebrospinalis

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller Bogs Nr. England, Marts 1911.
 R 1170a England, West Coast. — Holyhead to Great Ormes Head.
 R 2404 China Sea. — Singapore Main strait.
 R 1995 China Sea. — Singapore road.
 R 2732 Eastern Archipelago. — Plans of anchorages in Java, Bali and Lombok.
 R 2823 China. — Wei hai wei and approaches.
 T Artie Pilot, Vol. III., 1905.
 N 2633 Forønde Stater i Nord-Amerika. South Atlantic Ocean. — South Georgia, with plans of Royal Bay; Moltke Harbor, King Edward Cove; Cumberland Bay. Holland.
 R 30 Westkust Sumatra. Ternaug tot Padang. I: 250,000. Marts 1911. Pris f. 1.50.
 R 52 Straat Banka. I: 300,000, met plans; Vestkust Banka. Reede Muntok. I: 25,000; Westkust Banka. Nanka-øilanden. I: 50,000; Noordoostkust Banka. Reede Koba. I: 50,000; Noordoostkust Banka. Reede Soengei Liat. I: 50,000. 1911. Pris f. 1.50. Japan.
 R 232 Taiwan To (Formosa Island). Januar 1911.
 R 127 Approaches to East Entrance of Shimonoseki Kaikyo. Januar 1911.
 R 135 Shimonoseki Kaikyo. Februar 1911.
 R 377 Approaches to Ching Wang Tao. Februar 1911.

arbejder er Spidstønde Nr. 4 i den øvre Del af Kaiserhøjt flyttet c. 460 m NV. i naar Arbejdet til Efter sommeren er endt, vil Tønden blive flyttet til sin gamle Plads. Omrentlig Plads: 53° 47' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

769. Fyrskibet »Jasmond« indtrages. Taagsignal gives atter. Stubbenkammer. Midt i Maj 1911 indtrages »Jasmond« Fyrskib. 54° 36' N. Br. 13° 41' Ø. Lgd.

Sandsynligvis udlægges atter til Efteraaret et Fyrskib paa denne Station. Samme Dag Fyrskibet indtrages træder Taagsignals-Stationen ved Stubbenkammer atter i Virksomhed. Taagsignalet gives som tidligere med Horn, To-Stød hver 25 Sek., Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 15 Sek. 54° 34' N. Br. 13° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2646. Kjøbenhavn 1910).

770. Løsspejlskib. Stralsund V. I 1911 udlægges en brun Tønde midt paa Løsspejlskaber paa følgende Steder:

I Søen V. for Neuenhof-Ploegshagen, 54° 32' 00" N. Br. 13° 00' 00" Ø. Lgd. I Lihben, 54° 35' 00" N. Br. 13° 09' 25" Ø. Lgd. I Vitter Boddien, 54° 33' 50" N. Br. 13° 08' 00" Ø. Lgd. I Grossen Wender ved Prannort, 54° 26' 00" N. Br. 12° 57' 40" Ø. Lgd. I Barther Boddien, 54° 24' 18" N. Br. 12° 44' 42" Ø. Lgd. I Bodstedter Boddien, 54° 24' 00" N. Br. 12° 39' 00" Ø. Lgd. I Saaler Boddien, 54° 18' 30" N. Br. 12° 27' 00" Ø. Lgd. I Parowter Bucht, 54° 21' 12" N. Br. 13° 05' 00" Ø. Lgd. I Prewostrom, 54° 26' 25" N. Br. 12° 37' 00" Ø. Lgd. Ved Danholm er Løsspejlskaberne afmærket med fire brune Tønder, henholdsvis paa 54° 18' 30" N. Br. 13° 08' 39" Ø. Lgd., 54° 18' 28" N. Br. 13° 08' 54" Ø. Lgd., 54° 18' 16" N. Br. 13° 08' 51" Ø. Lgd., og 54° 18' 15" N. Br. 13° 08' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1170. Kjøbenhavn 1910).

771. Fyr forandret. Bock. Stralsund. Bock Bagfyrt er nu forandret til et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Synsvide: 12, Sm. 54° 26' 58" N. Br. 13° 01' 43" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 492. Kjøbenhavn 1911).

772. Tønder udlagt. Barsø. Gjennem Fjord. Lille-Belt. I Nærheden af Barsø i Gjennem-Fjord er der udlagt 2 graa Fortøjstønder til Skriver paa 55° 06' 54" N. Br. 9° 33' 10" Ø. Lgd. og 55° 06' 42" N. Br. 9° 33' 50" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

773. Fyrskibet »Grishåarna« ombyttes midlertidig med Reservefyrskib Nr. 18. Fyr og Taagsignal ombyttes »Grishåarna« Fyrskib midlertidig med Reservefyrskib Nr. 18. Fyr og Taagsignal uforandret. 58° 52' 55" N. Br. 10° 49' 35" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

774. Forsøgsøstønde udlagt. Cuxhaven. Elben. Tyskland. De Genstande, der til Forsøg var udlagt ved Tønde 14 i Elben, er indtragede og Farvandet maatte atter besettes. Tønde 14: 53° 53' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1692. Kjøbenhavn 1910).

775. Tønder flyttet. Østebank og Bank von Glückstadt. Elben. Den V-lige Tønde med Kors ved Østebank i Elben ligger nu i 3, m Vand paa 53° 51' 07" N. Br. 8° 55' 33" Ø. Lgd. Den nedre sorte Spidstønde uden Topbetegnelse V. for Mittelgrund mellem Bank von Glückstadt og den hannoverske Kyst ligger nu i 4 m Vand paa 53° 48' 33" N. Br. 9° 21' 15" Ø. Lgd.

776. »Sandettie« Fyrskib drevet fra Station. Frankrig. »Sandettie« Fyrskib er drevet fra Station og ligger nu paa 51° 12' 14" N. Br. 1° 52' 15" Ø. Lgd., c. 2700 m S. 37° V. fra dens Plads.

Taagsignalet med Sirene og Underlydsklokke gives ikke, for Fyrskibet atter kommer paa Station.

777. Fyr og Afmærkning forandret. Harwich Harbour. England. Felixtøve hvide Ledefyr med Formærkelser er forandret til røde Fyr med Formærkelser. Forlyret lyser nu fra S. 9° V. til S. 71° V.

Landguard NV-lige Baakelyt, N. for Landguard Fort, lyser nu fra N. 52° V. gennem V. til S. 62° V.

Det SØ-lige Baakelyt lyser nu fra N. 43° V. til N. 86° V.

Tønden paa N-Siden af Guard Shoal er ombyttet med en hvid og rød tærnet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek.

North Shelf Tønde er flyttet 230 m S. 60° Ø. i. og North Cliff Tønde 165 m N. 75° Ø. i. Den sort og hvidstribede Stumpstønde, der midlertidig var udlagt midt imellem North og South Shelf Tønder, er indtragede.

Felixtøve Pier: 51° 56' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

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

778. Lystønder flyttet. Ratter S. O. og Villerville. Estuaire de la Seine. Frankrig. Den sorte Lystønde Ratter S. O., der viser rødt Lys med Formærkelser hver 6 Sek., er flyttet c. 200 m SV. i og ligger nu paa 49° 24' 59" N. Br. 0° 06' 04" Ø. Lgd.

Den røde Lystønde Villerville, der viser grønt Lys med Formærkelser hver 6 Sek., er flyttet c. 500 m ØNØ. i og ligger nu paa 49° 24' 48" N. Br. 0° 07' 13" Ø. Lgd.

779. Vrag. Dunness SØ. Isle of Wight. England. Vraget af en Skonnert med 3 Mastler c. 4 m over Vandet, ligger 3,5 Sm S. 75° Ø. fra Dunness. 50° 35' N. Br. 1° 05' V. Lgd.

780. Taagsignal forandret. Ailsa Craig. Firth of Clyde. Skotland. Det N-lige Taagsignal ved Ailsa Craig giver nu Et-Stød hver 90 Sek., Stød 5 Sek., Pause 85 Sek. Det S-lige Taagsignal giver nu Tre-Stød (høj, dyb, høj) hver 90 Sek., hvert Stød af 2,5 Sek. Varigheds-Taagsignalet gives og S-lige Taagsignal gives atvekslende hver 45 Sek. Ailsa Craig: 55° 15' N. Br. 5° 07' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

781. Vrag afmærket. Riviere de l'Anhe. Bræst. Frankrig. En grøn Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse er udlagt 30 m SØ. for Vraget af en Sandbaad, der er sunket c. 300 m Ø. for Øen Terenez. 48° 17' 04" N. Br. 4° 16' 22" V. Lgd.

782. Fyrskibet »Palais« midlertidig ombyttet med en Lystønde. Vrag afmærket. Gironde. Fyrskibet »Palais« er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 5 Sek. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" V. Lgd.

En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt ved Vraget af en Sandbaad, der er sunket i Passe du Médoc i 6, m Vand. Lystønden: 45° 14' 15" N. Br. 0° 44' 38" V. Lgd.

783. Vrag. Vigo. Spanien. Vraget af Damperen »Southern Cross« ligger c. 100 m SSV. fra Punta Borneira Fyr og kan derfor skjule Fyret for Skibe, der benytter det S-lige Indløb. Punta Borneira: 42° 14' N. Br. 8° 46' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

784. Fyr nedlagt. Imbituba. Brasilien. Imbituba hvide, faste Fyr er nedlagt. 28° 16' S. Br. 48° 40' V. Lgd.

785. Fyr tændt. Arraras Islet. Paa Arraras Islet er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 16 Sm. 28° 21' S. Br. 48° 39' V. Lgd.

786. Lystønde udlagt. Monarch Rock. Maldonado Bay. Rio de la Plata. Paa NV-Siden af Monarch Rock, 0,5 Km N. 59° V. fra 5 m Klippen, er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lys hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Monarch Rock: 34° 56' S. Br. 54° 59' V. Lgd.

787. Fyr tændt. Comodoro Rivadavia. Boria. Gulv af St. George. Argentina. Ved Comodoro Rivadavia er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 8° V. gennem N. til N. 66° Ø. over det N-lige Rev. Coronel Rey, hvidt Lys fra N. 56° Ø. til N. 88 1/2° Ø., rødt Lys derfra gennem Ø. til S. 10° Ø. over det S-lige Rev. Den hvide Lysvinkel leder 450 m fri af det N-lige Rev og 380 m fri af det S-lige Rev. Flammens Højde: 27 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. 45° 49' 00" S. Br. 67° 30' 45" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

788. Fyr forandret. Reggio Calabria. Italien V-Kyst. Ved Reggio Calabria er Fyret paa Molehovedet forandret til et grønt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 3,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., og Fyret paa Kysten lige over for Molehovedet til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 3,5 Sek., Mørke 1,5 Sek. Fyret paa Molen: 38° 07' 21" N. Br. 15° 39' 05" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

789. Afmærkning forandret. Zeila Roadstead. Engelsk Somaliland. Gulv af Aden. Ved Aliat Island Rev er Tønden, der ligger 3 1/2 Sm S. 81° Ø. fra Ø-Enden af Aliat Island, nu en sort Spidstønde uden Topbetegnelse.

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky.
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

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

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejøbringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Daomark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: *KAYDYHR*

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tilgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

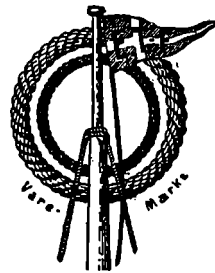
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Marstal

Staalskibbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**



A/s **Randers Rebslaaeri**

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telefon. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1102

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skourog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor.“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor.“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vejholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängaviken.
Postadress: Sprängaviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnökildsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prislister sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 102

Telf. 102

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.

Helligdage Kl. 10.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 25. April 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse: 16 Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 00,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør

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

Specialitet: Bygning og Reparation af Marine-Kedler.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkræste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69.

Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 26. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaandriftens

Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 8631. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestre 610.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1910.)

Lov om midlertidig Lastelinie. I Anledning af et i sidste Aarsberetning omtalt, af Repræsentationen til Ministeriet indgivet Andragende om i afvigte Rigsdagssamling at forelægge et Forslag til Lov om visse nærmere betegnede Ændringer i den midlertidige Lov om Lastelinie, har Ministeriet under 31. Maj f. A. meddelt Repræsentationen, at de af denne fremdragne Forhold vil komme til Behandling under de i Ministeriet stedfindende Overvejelser angaaende Spørgsmaalet om en endelig Lov om Lastelinie.

I Anledning af en Meddelelse til Repræsentationen fra Ministeriet, af hvilken fremgaar, at den russiske Regering staar i Underhandling med »Board of Trade« om gensidig Anerkendelse af de engelske og russiske Lovbestemmelser om Lastelinie, har Repræsentationen henstillet til Ministeriet at søge Forhandling med de russiske Autoriteter om en for Danmark og Rusland fælles Træ-Lastelinie, forinden man i Rusland eventuelt tager endelig Bestemmelse med Hensyn til Godkendelsen af de engelske Regler.

Paa Foranledning af Nordisk Skibsførerforening har Repræsentationen fremdeles rettet en Henvendelse til Ministeriet om at medvirke til, at de skandinaviske Lande i Fællesskab søger gennemført en ensartet særlig Træ-Lastelinie, navnlig med en forestaaende international Konference om Lastelinie-Spørgsmaalet for Øje. Nordisk Skibsførerforening har senere rettet Henvendelse til den norske Regering om at tage Initiativet til Nedsættelse af en Kommission af Delegerede fra de tre nordiske Lande til at udarbejde et Fællesforslag om en saadan ensartet særlig Træ-Lastelinie for Damp- og Sejlskibe til Fremlæggelse for en eventuel international Konference. Der foreligger endnu ikke for Repræsentationen Oplysning om Resultatet af denne Henvendelse. Derimod vides det, at den danske Lasteliniekommision beskæftiger sig med Spørgsmaalet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har overfor Repræsentationen rejst nogle Spørgsmaal med Hensyn til den midlertidige Lovs Forstaaelse. Foreningen har forudsat, at der ved Benævnelsen »Saltvand« i Loven menes almindeligt Havvand af c. 2½ pCt. Saltholdighed. Da nu Østersøvandet kun har c. 1 pCt. Saltholdighed, opstaar det Spørgsmaal, hvorvidt et Skib, der efter i forskelligt Vand at være blevet nedlastet til sit Ferskvandsmærke, ankommer til en dansk Havn og paa Grund af Østersøvandets ringe Saltholdighed har sit Saltvandmærke under Vandet, kan siges at have overtraadt Lastelinie-loven og de til denne knyttede Bestemmelser. — I Forbindelse hermed har Foreningen forespurgt, om et Skib i Østersøfart ikke maa lastes dybere end til Saltvandsmærket. Er dette ikke Tilfældet, vil et saadant Skib miste en ikke ringe Del af sin Bæreevne, idet Østersøvandet ikke har saa stor Bærekraft som almindeligt Havvand.

Repræsentationen har forelagt disse Spørgsmaal for Ministeriet og navnlig bedt dette udtale sig om, hvorvidt det kan overlades til vedkommende Skibsfører at laste et Skib med Hensyntagen til den forskellige Bæreevne i de forskellige Farvande. Ministeriet har som Svar herpaa henvist til, at Vejledning med Hensyn til Nedlastning i Vand af mindre Saltholdighed end almindeligt Havvand indeholdes i Teksten af de danske Fribordsbreve, og udtalt, at en Skibsfører formentlig med Lethed ved Hjælp af denne Vejledning vil kunne udfinde, hvor dybt Skibet kan laste i vedkommende Havn. Ministeriet har tilføjet, at det agter gennem Meteorologisk Institut at søge fremskaffet Oplysninger om Vandets Vægtfylde i de vigtigere danske Havne.

Efter Andragende, som Repræsentationen paa Foranledning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har indgivet til Ministeriet og efter en med dette derefter ført Forhandling vedrørende Spørgsmaalet om Udstedelse af Fribordsbrev i Forbindelse med Meddelelse af Dispensation fra Lastelinie-loven, har Ministeriet under 28. Oktober f. A. meddelt Repræsentationen, at man har anset det rettest at imødekomme det af Repræsentationen fremsatte Ønske om en Ændring i den hidtil fulgte Praksis, saaledes, at dansk Fribordsbrev for Fremtiden vil kunne udstedes for et Skib, uanset at der for Skibet alt er meddelt Dispensation fra Lovens Bestemmelser, og at der paa den anden Side vil kunne meddeles Dispensation for et Skib, der alt er forsynet med dansk Fribordsbrev.

Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer. I Marts Maaned f. A. er i Paris afholdt en Konference til Undersøgelse af Spørgsmaalet om gensidig Anerkendelse af de respektive Lovgivninger om Sikkerhed paa Soen, paa hvilken Konference den danske Regering var repræsenteret af Departementschef G. Busek-Nielsen og Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen. En af de Delegerede, til Ministeriet indsendt Beretning om Resultatet af Forhandlingerne, bilagt med en Oversættelse af den af de Delegerede undertegnede Protokol, samt de af de Delegerede foreslaaede Ændringer i de gældende danske Tilsynslove blev under 23. Juli f. A. tilstillet Repræsentationen, idet Ministeriet har ønsket dennes Udtalelse om, hvorvidt de foreslaaede Ændringer, der anses nødvendige for Opnaaelse af den ønskede Anerkendelse fra fransk Side, vil blive af væsentlig indgribende Betydning for den danske Handelsflaade. Under 15. August f. A., forinden Repræsentationens Erklæring herom var afgivet, modtog Repræsentationen derefter fra Ministeriet et Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer. Disse to i saa nøje Forbindelse med hinanden staaende Sager besvaredes af Repræsentationen under et.

Efter at have beklaget, at Danmark paa den nævnte Konference i Paris ikke har været saa fyldig repræsenteret som Frankrig, har Repræsentationen stillet en Række Forslag til Ændringer i saavel Lovforslaget som de Delegeredes Forslag til Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen. Repræsentationens Forslag gaar i det væsentlige ud paa at begrænse den Myndighed, der gives Ministeren til at træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholder videregaaende Krav, end Loven iøvrigt foreskriver; fremdeles at begrænse visse af de Krav, der stilles til Skibene. Særlig har man gjort gældende, at Passagerdampskibe i transatlantisk Fart, der efterhaanden har maattet indrette sig efter baade danske, norske og amerikanske Regler, nu ikke bør tvinges til ogsaa at indrette sig efter franske Regler, saa meget mere som den danske transatlantiske Fart slet ikke berører franske Havne eller franske Interesser og slet ikke beforder franske Passagerer. Repræsentationen har endelig til Lovforslagets Regler for »Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft« og til de Delegeredes Forslag til Ændringer i Sejlskibs-Hovedbekendtgørelsen udtalt, at saadanne Fartøjer, særlig henset til de betydelig forøgede Omkostninger ved Synet, der ellers vil paaføres dem, formentlig rettest bør henføres under Sejlskibstilsynsloven og ikke, som foreslaaet, under Tilsynsloven for Dampskibe, og at den naturligeste og mest praktiske Ordning synes at være den, at Sejlskibe med Motor kommer ind under et særligt Afsnit i Sejlskibstilsynsloven, dog saaledes, at de tillige bliver underkastet det nødvendige Tilsyn for Motorens Vedkommende.

I det i Landstinget forelagte Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer var af Ministeriet, i Overensstemmelse med Repræsentationens Indstilling, indført en Bestemmelse om, at for Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft kan der — ligesom for Skibe af særlig Bygning eller Materiale eller i særlig Fart m. v. — tilstaa Afvigelse fra Loven, for saa vidt Overensstemmelse med dens Forskrifter enten aldeles ikke eller dog ikke uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning kan tilvejebringes. Fremdeles var der indført Bestemmelse om, at Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft for Udførelsen af Synsforretningerne skal betale Halvdelen af de for andre Skibe og Fartøjer fastsatte Beløb. Ministeriet har derhos meddelt Repræsentationen, at det, naar Loven er udkommen, vil være sindet ved Affattelsen af den Bekendtgørelse, som Emanationen af Loven maatte medføre, at tage under Overvejelse, i hvilket Omfang de af Repræsentationen iøvrigt fremsatte Betragtninger kan imødekommes. Under Lovforslagets Behandling i Landstinget er derhos af Ministeriet stillet et Ændringsforslag, som Repræsentationen har givet sin Tilslutning, og hvorefter et Skib eller Fartøj, som er det Offentliges Tilsyn underkastet, skal synes én Gang hvert Aar, dersom det er et Passagerskib, og én Gang i Løbet af hvert andet Aar, dersom det er et aabent Passagerfartøj eller et andet under Loven henhørende Skib eller Fartøj; dog at Ministeren for Handel og Søfart kan bestemme, hvorvidt og til hvilken Tid de i Lovens § 18, 2. og 3. Stykke nævnte Eftersyn vil være at foretage ogsaa i de mellemliggende Aar.

Til det Udvalg, hvortil Landstinget henviste Lovforslaget, rettede Repræsentationen under 5. November f. A. en Henvendelse, hvori den gjorde de ovenfor omtalte, for Ministeriet uden Resultat fremsatte Synspunkter med Hensyn til forskellige Enkelttheder gældende. Repræsentationen paapegede dernæst i denne Henvendelse de betydelige Ulemper, denne Sags hidtidige Behandling har medført for Skibsfarten, idet den herom udtalte følgende:

»Som det fremgaar af Bemærkningerne til Lovforslaget, er det de i England, Frankrig og Norge givne Regler for Kontrol med saavel vedkommende Lands egne Skibe som med fremmede Skibe, der løbe ind i dets Havne, som har foranlediget det foreliggende Lovforslag, idet den danske Regering tillægger det overordentlig Betydning for vor Skibsfart at opnaa en Overenskomst med de nævnte Lande om gensidig Aerkendelse af disses og vore Regler for Tilsyn med Skibe. Uden at underkende den Betydning, saadanne Overenskomster vilde have, ma Repræsentationen gøre opmærksom paa de Ulemper, det har medført og — ved nærværende Lovforslags Vedtagelse — yderligere vil medføre, at Danmark efterhaanden har maattet og fremdeles maa ændre og udvide sine Tilsynsregler for at opnaa deres Aerkendelse i de forskellige Lande, der indfører ny Bestemmelser paa dette Omraade. Repræsentationen skal i saa Henseende gøre opmærksom paa, at der allerede under 28. Marts 1908 fra Indenrigsministeriet udgik Bekendtgørelse om Ændringer i Bekendtgørelserne af 5. Oktober 1903 og 10. Juni 1905 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., hvilke Ændringer dels var en Følge af en Overenskomst med den engelske Regering, dels foretagne for at bringe de paagældende Bestemmelser i Overensstemmelse med de engelske og norske Regler. Ved Bekendtgørelse fra Ministeriet for Handel og Søfart af 24. Februar d. A. er dernæst samtlige de tidligere Bekendtgørelser om Tilsynet med Dampfartøjer ophævede, og er der givet nye Regler for dette Tilsyn. Disse Regler fremkom efter indgaaende Forhandlinger mellem den danske og den engelske Regering, og Repræsentationen, som Reglerne har været forelagt i Udkast, gav dem i Hovedtrækkene sin Tilslutning, idet den erkendte Nødvendigheden af at bringe de danske Tilsynsbestemmelser i en saadan Form, at de kan accepteres af de engelske Tilsynsmyndigheder. Og da Repræsentationen maatte gaa ud fra, at der ved denne Bekendtgørelse — der, som ovenfor nævnt, udgik den 24. Februar d. A. og traadte i Kraft straks — var opnaaet fornøden Overensstemmelse haade med de engelske Regler, der er givne i 1906 ved et Tillæg til »Merchant shipping Act» af 1894, med de franske Regler, der er givne i 1907, og med de norske, der er givne i 1909, forment den, at der omsider ved Bekendtgørelsen var tilvejebragt Regler, der vilde være gældende for et længere Tidsrum.

»Denne Repræsentationens Forudsætning har imidlertid vist sig at være fejlagtig. I Marts Maaned d. A. — altsaa umiddelbart efter Fremkomsten af Ministeriets ovennævnte Bekendtgørelse — er der i Paris afholdt en maritim Konference til Undersøgelse af Spørgsmaalet om gensidig Aerkendelse af de respektive Lovgivninger om Sikkerhed paa Søen, paa hvilken Konference den danske Regering var officielt repræsenteret. Som Resultat af denne Konference har der

af Ministeriet for Handel og Søfart været forelagt Repræsentationen Udkast til Ændringer i de to Hovedbekendtgørelser for Tilsynet med Skibe, idet Ministeriet har meddelt Repræsentationen, at disse Ændringer »maa anses nødvendige for Opnaelse af den ønskede Aerkendelse fra fransk Side«. Der er derefter af Ministeriet fremsat det her omhandlede Forslag til Lov om Ændring i den gældende Lov om Tilsyn med Dampfartøjer, hvilket Forslags Gennemførelse vil medføre en helt ny Bekendtgørelse om Tilsynet, i hvilken mulig, trods de af Repræsentationen overfor Ministeriet fremsatte Indvendinger, optages de for Aerkendelsen fra Frankrig fornødne Bestemmelser.

»Disse Forhold, under hvilke Danmark stadig forandrer sine Tilsynsregler efter forskellige andre Landes, er meget byrdefulde for vor Skibsfart, haade ved de stedse mere vidtgaende Krav, der stilles til den, og ved den Usikkerhed med Hensyn til disse Kravs Omfang, de fremkalder. Og Ulempene føles saa meget stærkere som de Regler, man har anset det nødvendigt efterhaanden at give, rammer hele den danske Handelsflaade, for saa vidt den omlattes af Tilsynslovene, uanset om de paagældende Skibe fare paa vedkommende Lands Havne eller ikke. Et dansk Skib, der f. Eks. aldrig kommer hverken til England, Frankrig eller Norge, er nu underkastet Regler, affattede under Hensyn til de i disse Lande gældende Bestemmelser.

Repræsentationen tillader sig, under Henvisning til ovenstaaende, at henstille til det ærede Udvalg at søge udvirket, at det forelagte Lovforslag og de administrative Bestemmelser, der vil slutte sig til det, faar en saadan Affattelse, at der derved tilvejebringes Regler for Tilsynet med Skibe, der kan ventes at forblive uforandrede i en længere Fremtid, og at disse Regler, for saa vidt de er givne for at fritage danske Skibe for Tilsyn i andre Landes Havne, kun rammer disse Skibe, naar de fare paa de paagældende Havne.

I modsat Fald risikeres det, at Danmark faar en Sanding af alle andre Landes haardeste Bestemmelser, der derved bliver i højeste Grad hæmmende for vor Skibsfart, der dog maa siges at være saa godt som det eneste Erhverv, der giver Brød til mange danske Muude, men henter Midlerne hertil i fremmede Lande.»

Af Bestemmelser af større Interesse for Skibsfarten indførte Landstinget i Lovforslaget, at den Bemyndigelse, der foresloes givet Ministeren for Handel og Søfart til — i Tilfælde, hvor Opnaelse af Overenskomst med andre Nationer om Gensidighed med Hensyn til Regler angaaende Sikkerhed paa Søen maatte gøre saadant nødvendigt — at træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholder videregaaende Krav end Loven foreskriver, gøres afhængig af, at vedkommende Skibe farer paa de paagældende Nationers Havne. Fremdeles udgik under Behandlingen i Landstinget den af Ministeriet foreslaede Bestemmelse om, at Statskassen afholder en Del af Udgiften ved Synet af Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft. Til Definitionen af et »Passagerskib«: »ethvert ved Damp- eller anden Maskinkraft fremdrevet Skib eller Fartøj, som er indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 20« tilføjedes endelig, at Tallet nedsattes til 12 for de Skibe, der sejler paa saadanne Nationers Havne, af hvilke denne Minimumsgrænse stilles som Fordring for Opnaelse af Aerkendelse.

Lovforslaget vedtoges uforandret i Folketinget og er under 3. Januar d. A. udkommen som Lov.

Den ny Lov vil medføre Ændringer i de Bekendtgørelser, der er udstedt i Henhold til Dampskibstilsynsloven. Til et af Ministeriet til Behandling af disse Ændringer nedsat Udvalg, har Repræsentationen valgt Direktør N. Høst, Kaptajn A. V. Knudsen og Maskinmester O. Mortensen.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen under 8. December f. A. modtaget to Henvendelser vedrørende Tilsynet med Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft.

Disse Skrivelser er, da yderligere Ændringer i det Rigsdagen forelagte Lovforslag paa det paagældende Tidspunkt ikke kunde ventes foretaget, af Repræsentationen henvist til dens Delegerede i det ovenfor nævnte Udvalg til Forberedelse af Ændringer i Dampskibstilsynsbekendtgørelserne.

Foruden de ovenfor omtalte Spørgsmaal vedrørende Tilblivelsen af de ny Lovbestemmelser for Tilsynet med Dampfartøjer, har for Repræsentationen foreligget forskellige Spørgsmaal med Hensyn til de bestaaende Loves Gennemførelse. De vigtigste af disse forelaa i Form af et Udkast til Cirkulære til Synsmændene saavel ved Damp-

skibs- som ved Sejskibstilsynet, indeholdende Regler om kulladende Skibes Forsyning med Luft-rør til Overfladeventilation. Disse Udkast, der var udarbejdet af Konsulenten i Sager angaaende Dampskibstilsynet, var af Ministeriet sendt til Repræsentationens Erklæring. Denne gik ud paa, at Repræsentationen ikke kan erkende, at der er Trang til yderligere Regler i nævnte Henseende, idet Hovedparten af danske Skibe tilfredsstiller de Fordringer, der af »Board of Trade« stilles paa dette Omraade, og ny Regler uundgaaeligt vil forøge de Byrder, den senere Tids mange ny Bestemmelser paa Søfartens Omraade har paaført vor Skibsfart.

Ministeriet har derefter tilstillet Repræsentationen en fra Konsulenten indhentet Erklæring, i hvilken udførligt fremsættes de Grunde, der efter Konsulentens Mening taler for de ny Reglers Gennemførelse. Repræsentationen har her overfor fastholdt og yderligere motiveret sit Standpunkt og paa ny fraraadet, at de omtalte Regler udstedes, idet den dog, for det Tilfælde at Ministeriet skulde bestemme sig hertil, har stillet en Række Forslag til Ændringer i de foreliggende Udkast.

Ved Beretningens Afslutning forelæa der dog ikke for Repræsentationen nogen Afgørelse af denne Sag.

Repræsentationen har til Ministeriet i Anledning af et af Chefen for Søkortarkivet fremsat Forslag om, at der i en fremtidig Bekendtgørelse angaaende Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer optages Bestemmelser om, at Skibet skal være forsynet med ny eller til Dato rettede Søkort og Farvandsbeskrivelser, anbefalet at fastsætte, at Skibet saa vidt muligt skal være forsynet med til Dato rettede Søkort.

Fra Dansk Sejskibsrederi-Forening har Repræsentationen modtaget en Henvendelse i Anledning af de Udgifter, der er blevet paaført Sejskibene ved Sejskibstilsynsloven. I Henvendelsen gøres opmærksom paa den vanskelige Stilling, som Sejskibenes Ejere kan komme i, naar de ikke har Midler til at bringe deres Skibe i den Stand, som Tilsynet maa for-dre, og der udtales Ønske om, at der i saadanne Tilfælde af Staten maa blive ydet billige Laan paa kortere Tid, der kan sætte Skibenes Ejere i Stand til at opfylde Lovens Fordringer.

Det saaledes fremsatte Ønske maa Repræsentationen anse for berettiget, særlig henset til Sejskibsfartens hele vanskelige økonomiske Stilling og til de Byrder, der i de senere Aar af Staten er lagt paa saavel Sejskibs- som Dampskibsfarten. Repræsentationen finder, at Statshjælp paa dette Omraade bør kunne komme alle Damp- og Sejskibe, der ikke er i Stand til at opfylde Tilsynslovens Bestemmelser, til Gode, og at den kun bør ydes i Anledning af Nyanskaffelser, der er foranlediget af disse Bestemmelser.

Repræsentationen har andraget Ministeriet om at tage denne Sag under velvillig Overvejelse, og om eventuelt at søge bevilget Midler til at yde Statslaan som de ovennævnte.

I Anledning af et af »Skipperforeningen for Sydften og omliggende Øer« til Ministeriet indgivet Andragende angaaende Ønskeligheden af, at Sejskibe paa under 20 Reg-Tons Brutto fritages for at opfylde de i Sejskibstilsynsloven stilledede Fordringer, har Repræsentationen anbefalet, at Andragendet, særlig henset til disse Skibes hele vanskelige Stilling, imødekommes i saa vid Udstrækning som muligt, og navnlig at Tidspunktet for de anordnede Syn udskydes.

Ministeriet har imidlertid meddelt Repræsentationen, at det paa det foreliggende Grundlag ikke har kunnet imødekomme Andragendet, men henviser til, at der, naar det ved Synet over et Fartøj maatte vise sig, at dette i enkelte Henseender enten aldeles ikke eller dog ikke uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning kan bringes i Overensstemmelse med Lovens Forskrifter, til Mini-

steriet vil kunne indgives Andragende om Dispensation med Hensyn til de paagældende Bestemmelser.

Efter Anmodning af Ministeriet har Repræsentationen under 26. November f. A. henledet Sejskibsredernes Opmærksomhed paa Bestemmelsen i § 7 b i Sejskibstilsynsloven, hvorefter alle de i Bestemmelsen omhandlede Sejskibe, som i Medfør af Lovens § 1 er det Offentliges Tilsyn undergivet, skal være synet inden den 1. Januar 1911. (Sluttes.)

Kjøbenhavn, den 25. April 1911.

Nedsættelsen af Lodstaksterne ved Korsør. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har under 18. ds. tilskrevet Dansk Sejskibsrederi-Forening saaledes:

»Efter Modtagelsen af den ærede Forenings Skrivelse af 16. Juli 1909, har Repræsentationen med sin Anbefaling tilstillet Marineministeriet det dermed fremsendte Andragende fra Foreningens Afdeling for mindre Skibe om Ophævelse af Lodstvangen for Ind- og Udgaende af Korsør Havn. Ministeriet har derefter under 12. ds. meddelt Repræsentationen, at det efter Korrespondance med Ministeriet for offentlige Arbejder har bestemt, at Lods-betalingen ved Korsør Lodseri fra den 1. Maj d. A. nedsættes til det halve for Sejlfartøjer under 100 Brutto Reg.-Tons.

Karantæneforanstaltninger. Udenrigsministeriet har under 20. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende:

»Den kgl. Konsul i Havre har paa en Henvendelse til Sundhedsautoriteterne bragt i Erfaring, at den franske Anordning af 16. Juli f. A. angaaende Lægeeftersyn for Skibe, der kommer fra russiske og finske Østersøhavne, stadig staar ved Magt. I Henhold til denne Anordning skal Skibe, der kommer fra en af de ovennævnte Havne og er bestemt til Frankrig, anløbe en af de følgende Pladser for Lægeeftersyn, forinden de maa have Forbindelse med Land: Dunkerque, Havre, Brest, St. Nazaire, Pauillac, Marseille, Ajaccio.

Skibe bør endvidere altid medføre Sundhedspas, der skal være paategnet af en fransk Konsulatsejlsmand, hvis en saadan findes paa Stedet, hvor Sundhedspasset udstedes.

Næst at meddele foranstaaende, skal man tilføje, at det formentlig vil være af Betydning, at danske Redere, hvis Skibe sejler paa Frankrig, bliver bekendt med sidstnævnte Bestemmelse, da det er blevet bragt til Udenrigsministeriets Kundskab, at Skipperne i enkelte Tilfælde har faaet Bøde i den franske Havn, hvortil de indkom, for ikke at være forsynet med Sundhedspas.»

Femmasteren »Preussen«. Soretten i Hamburg, som har behandlet Femmasteren »Preussen«s Kollision med den engelske Damp »Brighton« har, i Følge »Shipp. Gaz.«, afsagt følgende Dom: Den 6. November 1910 fandt der en Kollision Sted ud for Beachy Head mellem det femmastede Sejskib »Preussen« af Hamburg, og den engelske Damp »Brighton«. Da »Preussen« derefter forsøgte at naa ind til Dover for dér at udbedre den Skade, som den havde lidt ved Kollisionen, blev Skibet kastet paa Land Øst for Dover af en sydvestlig Storm, som brød løs, og blev nu fuldstandig Vrag. Skylden for Kollisionen, hvis Følger blev »Preussen«s fuldstandige Forlis, ligger hos »Brighton«s Fører, fordi Damperen ikke i Tide holdt af for Sejleren, og i sidste Øjeblik forsøgte at gaa foran om den. »Preussen«s Kaptajn er ganske uden Skyld. Der kan ikke indvendes noget mod de Forholdsregler, der blev taget efter Kollisionen, og heller ikke

kan der rettes Behrejdelse imod »Preussen«s Fører med Hensyn til Skibets Stranding, som skete samme Dags Eftermiddag.

Den 12. April behandlede samme Sag for Admiralitetsretten i London. Ved denne Lejlighed indrømmede »Brighton«s Rederi, at dette Skib havde forårsaget Kollisionen, men nægtede at have Ansvar for »Preussen«s efterfølgende Stranding paa Kysten ved Dover. Rettens Dom gik dog »Brighton«s Rederi imod, idet den erklærede »Preussen«s Forlis for en direkte Følge af Kollisionen.

Fejlagtig Lanterneføring. For nogen Tid siden behandlede Søretten i Brake et Sammenstød, som fandt Sted i Nærheden af Weser Fyrskib imellem den græske Dampers »Eleni« og Lodsskonnerten »Nicolaus«, som sank efter Sammenstødet. Besætningen blev efter længere Tids Ophold i sin egen Baad tilsidst optaget af Damperen »Windhuk« og landsat i Antwerpen.

Fra den græske Dampers Side er der aflagt Forklaring for Notaren i Emden. Det fremgaar heraf, at Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Emden. Den 2. Februar om Aftenen, under klart, men stormende Vejr, kom en Cylinderpakning i Orden, hvorfor Maskinen maatte stoppes. I den høje Sø lystrede Skibet naturligvis ikke Røret, hvorfor alle Lanterner blev taget ind; der hejstes derefter to røde Lanterner paa Fortoppen, som Tegn paa, at Skibet ikke var manøvreedygtigt. Efter at Maskinen var bragt i Orden igen, sættes den i Gang, men Skibet var endnu ikke kommet i Fart fremefter, da man fik Øje paa et Lodsfartøj, hvis Kurs gik lige mod »Eleni«. Der blev slaaet »fuld Kraft Bak«, men Skonnerten løb alligevel mod Damperens Bø. Paa Spørgsmaal om, hvorvidt der ønskedes Assistance, hørtes intet Svar fra Skonnerten; man forsøgte alligevel at sætte en Baad i Vandet, men den blev slaaet i Stykker. I nogen Tid opholdt »Eleni« sig derefter paa Kollisionsstedet, men mistede saavel Skonnerten som den fra denne udsatte Baad af Sigte.

Fra forskellige Sider bestrides det imidlertid, at »Eleni« har ført mere end én rød Lanterne paa Fortoppen; fra Geestemünde Lodsfartøjet »Verana« har man saaledes set den anden røde Lanterne blive nedfired, og Skibet ligge over en Time med kun én rød Lanterne.

Fra »Nicolaus« har man taget dette Lys for en Sejlers Bagbordslanterne og handlet derefter.

Søretten lagde derfor hele Skylden for Sammenstødet paa den græske Dampers, og Retten udtalte, at der om Bord i dette Skib syntes at have hersket en kolossal Forvirring.

Fiskeri- og Nødhaven ved Kallehave er nu saa vidt færdig, at den i den nærmeste Fremtid vil blive afleveret til Præstø Amt, der overtager dens fremtidige Drift og Vedligeholdelse. Arbejdet har staaet betydelig længere paa end beregnet, idet Afleveringsfristen oprindelig udløb 1907, men Havnen fremtræder til Gengæld nu som et godt og forsvarligt Tilflugtssted for Skibsfarten i det af c. 6,000 Skibe aarligt trafikerede Farvand. Ogsaa for Fiskeriflaaden, baade den lokale og tilsejlede, byder Havnen fortræffelige Vilkaar i Henseende til Tryghed og Afsætning.

Arbejdet er udført af Brødrene Hansen, Svendborg, under Tilsyn af Kallehavebanens Driftsbestyrer, cand. polyt. R i s c h e l. Udgifterne er afholdt med Halvdelen (35,000 Kr.) af Statskassen, medens Amt og Sogneraad og enkelte større Bidragydere har udredt den anden Halvdel.

(»Berl. Tid.«.)

Foreslaaet Forhøjelse af Havneafgifterne i Hamburg. Da Hamburg slaar overfor et Underskud paa sit Budget, har en i denne Anledning af Senatet og Borgerrepræsentationen nedsat Kommission foreslaaet delvis at opnaa Dækning af Underskudet ved at forhøje Havneafgifterne. Det fremhæves, at da en Del af Underskudet stammer fra Tab ved Havnens Drift, bør fornemmelig Skibsfarten bære de forøgede Byrder.

Forslaget bliver imidlertid mødt med den stærkeste Opposition i Skibsfartskredsene. De store Dampskibsselskaber, som har deres Hovedkvarter i Hamburg, har for flere Aar siden gjort store Anstrængelser for at reducere Omkostningerne ved Vætretransporten fra Tysklands Indre til Hamburg for at føre Værene her igennem til Eksport, hvorfor den foreslaaede Forhøjelse af Havneafgifterne bliver opfattet som et direkte Slag mod Selskaberne. »Hamburger Beiträge« paapeger, at en betydelig Del af Trafikken fra Tysklands Indre allerede er gaaet over til konkurrerende Havne, og at Dampskibsselskaberne har ført bekostelige Fragtkrige for at beskytte deres Interesser. Det er ikke alene Oceanfragterne, men tillige Transitoriske og Havneafgifterne, der bestemmer, hvor Værene fra Tysklands Indre vil blive eksporteret. I disse Henseender er Hamburg allerede nu en meget dyrt Havn end dens Rivaler, saa det maa befrægtes, at en yderligere Forhøjelse af Afgifterne paa Købmandsvarer vil bringe endnu mere af Trafikken over til Hamburgs Konkurrenter.

Hals Toldstation. Fra 1. Maj nedlægges Toldstationen i Hals. Skibe til Limfjorden skal fremtidig fortolde i Aalborg. Toldpersonalet i Hals forflyttes i Følge »Aalborg Stiftstidende« til Aalborg Toldsted.

Nordisk Skibsrederforening afholder i Følge »Berl. Tid.« Kongres den 2. Juli paa Skagens Badehotel.

Internationalt Dampskibs- og Bjergningskompagni vedtog paa en Generalforsamling den 21. ds. at træde i Likvidation.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord: Den 22. April er Isen tællere langs Østkysten indtil Valtarnes (Reydarfjord); Passage tvivlsom. I Faskrudsfjord er spredt Is. Frisk nordnordøstlig Kuling.

Telegram fra Siglufjord den 23. April: Spredt Is saa langt kan ses. I Følge telefoniske Efterretninger spærret ved Langanæs, Melrakke og Kap Nord. Stille, klart.

Navigationen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt, meddeler os den 19. April, at Vejret dér i de sidste Dage er blevet mildt med Regn og Blæst, og at Nattefrosten er ophørt. Man agter i de nærmeste Dage at gøre Forsøg paa at bryde Isen mellem Kronstadt og Fastlandet. Havisen mellem Laven-saari og Hogland er kommet i Drift, hvorfor det antages, at Farten der kan begynde om c. to Uger. Isbryderen »Jermak« siges at ville afgaa fra Reval til Kronstadt i Slutningen af April (ny Stil), for at hjælpe eventuelle Dampere, der maatte befinde sig i Isen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, har Markedet som sædvanlig omkring Paaskeugen ikke været livligt, men dog tilstrækkeligt for den fragtløse Tonnage, som kun har været og er lille. Den nu forestaaende Udvidelse af Sejlads paa Sydbotten og Finskebugten vil yderligere bidrage til at fordele Flaaden paa et større Omraade.

Danmark, Tyskland og Rusland har optaget nogle Sejlere for Kornlaster, ligesom der endnu udbydes enkelte Laster til England og Kontinentet til ret antagelige Rater, idet Befragterne har maatte give Tillæg til deres tidligere Noteringer. Syd- og Vestsverig har adskillige Trælaster, og Østnorge nogle Islaster med nogle højere Noteringer end i Maanedens Begyndelse. Bottenhavet har yderligere flere Laster, specielt for noget senere Afskibning, og Befragterne har ogsaa maattet indrømme et lille Tillæg udover tidligere Noteringer for enkelte Laster. Returfragter Vest fra har været og er tilstrækkelige for Behovet. Kullaster er der ikke egentlig mange af, medens Tønnen er ret god, men der er flere Clay- og Foderstofflaster, saa at Raterne er uforandrede £ 6 à 7 for Kul efter Størrelse og Lossepladser.

Angaaende de mindre Skibe var allerede i sidste Uge de fleste Kornlaster fra Nordtyskland pr. April dækket, hvorfor kun yderst faa Befragninger er kommet i Stand derfra. Königsberg noterer nu kun 4½ Mk., hvortil der er sluttet, og Danzig noterer for Havre pr. Maj kun 5 Mk., men forsøger at regulere Forretningerne tilbage. Stolpemünde gennemførte 4½ Mk. for Rug, hvorimod Colberg er ret flov; de øvrige nordtyske Pladser er ret tilbageholdne og oplager kun paa Stedet liggende Skibe. Endnu pr. Maj noteres intet, men det kommer vel i Ugens Løb. Sverig har stadig Stenlaster nok, ogsaa fra Vestsverig; Halmstad gennemførte lidt højere Rater, saaledes 3¼ Mk. fra Havnen til Eckernförde, og Lysekil noterer til Hamburg 4 Mk., Königsberg 3¾ Mk. Danmark har fra Provinserne haft yderst lidt, og heller ikke fra Kjøbenhavn har det været overdrevent livligt; bl. a. sluttedes for Majs til Præstø, Stege 10 Øre, Kalundborg 12 Øre, Neksø 13 Øre.

Generalforsamlinger.

Sønderho Enkekasse

har afholdt Generalforsamling og aflagt afvigte Aars Regnskab, som balancerer med Kr. 8,867.01.

I Kontingent indbetalt af 114 Medlemmer Kr. 1,792. Diverse Indtægter Kr. 935.20.

Til 46 Enker er udbetalt ialt Kr. 4,122. Kassens Formue er Kr. 29,493.65 mod 29,867.77 forrige Aar.

Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afd. Kapt. N. H. Fischer valgtes Kapt. Th. S. Hansen. Skibsreder S. A. Fischer fungerer som Formand og Kasserer.

Dampskibsselskabet »Ajax«

afholdt den 25. f. M. sin aarlige Generalforsamling i Helsingør, der dirigeredes af Redaktør Welsh.

Direktor Christensen (Forretningsfører) aflagde Beretning om Virksomheden og over Forretningens Gang i det forløbne Aar, hvorefter det reviderede Regnskab af Direktor Bindesbøll fremlagdes og godkendtes.

Af Regnskabet fremgaar det, at der er indsejlet Kr. 118,822.26, hvorfra gaar Udgifterne Kr. 107,322.61, saa at Driftsoverskudet er Kr. 11,499.65. Herfra gaar atter en Del forskellige Omkostninger, saa at Nettooverskudet reduceres til Kr. 5,109.86, der overgaar til Reservefonden.

Til Kommitteret i Stedet for afdøde Konsul Am. Jensen valgtes Kbm. Th. Brøsen, Nakskov.

Revisor, Grosserer Møller, Kjøbenhavn genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigations-skole. 1ste Eksamen i Aaret 1911 afholdtes fra den 30te Marts til den 11te April inklusive. Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 9 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 15, i Geografi og Vejrlære 16, i Soret og Handelsvidenskab 16 samt i Engelsk 7. Endvidere var til Fiskeskipperprøven indstillet 9 Elever samt til Sætteskipperprøven 6. Ialt 41 Elever, hvoraf 37 bestod.

Druknet. Maribo, 22. April. (Ritz. Bur.). En Sømand, Hermann S. Mikkelsen, Søn af en Enkefru Mikkelsen i Maribo, forhyret med Damperen »Ajax« af Kjøbenhavn, er den 12. ds. faldet over Bord i Østersøen og druknet.

Havarier og Forlis.

Illum, Skonnert af Faaborg, er den 20. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Eckernförde med en Ladning Sten sprungen Læk i Søen mellem Sejro og Sjællands Odde og sunken. Mandskabet reddede sig i Skibets Jolle ind til Sjællands Odde.

Laboremus, norsk Damper, er paa Rejsen fra Grangemouth til Skive med en Ladning Kul kommet paa Grund i Skive Fjord.

Skibet er senere kommet flot ved at løse en Del af Ladningen over i en Galease.

Freyr, Skonnert af Thuro, har den 20. ds. paa Rejsen fra Gotland til Antwerpen med en Ladning Slibesten tøret mod »Saxo«s Vrag og faaet en Lækage, som bliver tætnet i Kjøbenhavn før Skibet fortsætter Rejsen.

Loward, engelsk Damper, kom den 20. ds. paa Rejsen fra Bandholm til Libau paa Grund ved Fyret ved Grønsund, Svitzers assisterer.

Sarmatia, Dpsk. af Kjøbenhavn, tøredede ved Indsejlingen til Northumberland Dokken mod Stensetningen, hvorved Skruen blev beskadiget; Skaden udbedres i Dokken.

Falken, Dampfiskekøbe af Lynæs, har den 23. ds. i Helsingør kolliderede med Dampfærge. »Falken« sank; Mandskabet er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Rederiet for tremasted Skonnert »Johanne«, Hans Petersen, Marstal, har i Følge »Æro Avis« solgt nævnte Skib til Granville for en Købesum af Fres. 32,750.

»Johanne«, der skal afleveres i en nær Fremtid, er bygget i Svendborg i 1893 og maalet 155 Netto Reg.-Tons.

»Carla« af Fano er solgt til et tysk Rederi for 65,000 Kr.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Pillau 23./4. hertil. — Alexandra, Nielsen, dokker. — Algarve, Borries, ank. Malaga 23./4. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 20./4. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 21./4. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 17./4. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 20./4. til Kristiania. — Arno, Thomsen, afg. Algier 21./4. hertil. — Aurora, Thom- sen, ank. Havre 20./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 20./4. — Beira, Lunge, ank. Newcastle 21./4. — C. F. Tiet- gen, Thomsen, pass. Fair Hill 16./4. til New York. — Chr. Bro- berg, Mortensen, afg. herfra 20./4. til Reval. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 21./4. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 18./4. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 24./4. — Florida, Andersen, dokker. — Garonne, Kromann, ank. Rochelle 22./4. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 22./4. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 22./4. til New York.

— Hjeltn, Kylesbeck, ank. Danzig 20./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Livorno 22./4. til Barin. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 21./4. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 22./4. til Libau. — Kentucky, Andesen, afg. Boston 22./4. hertil. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 21./4. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 21./4. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 19./4. — Loire, Craignou, ank. Riga 16./4. — Louise, Larsen, afg. herfra 22./4. til Danzig. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 12./4. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 21./4. til Tunis. — Morsø, Nellemann, pass. Onessant 20./4. for Madeira. — Moskov, Jønsen, pass. Brunsbüttel 23./4. for Havre. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Galata 22./4. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 20./4. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 21./4. til Riga. — Omsk, Tonnesen, ank. Libau 20./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./4. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 22./4. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 20./4. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 19./4. — Saga, Wiiberg, ank. Antwerpen 18./4. — Seine, Dampt, ank. Stettin 22./4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Tramp, dokker. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 22./4. — Tyr, Thanning, dokker. — United States, Gotsehe, afg. Kristiansund 24./4. til Kristiania. — Viking, Meyer, afg. Arendal 21./4. Nord paa. — Hans Gude, ank. Stettin 24./4. — Lena, ank. Liverpool 20./4. — Vadsø, ank. Stettin 17./4.

C. K. Hansen, Aggersborg ank. Genua 17./4. — Amalienborg ank. Ghent 20./4. — Anna Mærsk afg. Windau 19./4. — Brattingsborg ank. Genua 18./4. — Borglum ank. Bremen 13./4. — Chassie Mærsk afg. Rotterdam 19./4. — Dansborg ank. Newport 17./4. — Elsborg pass. Gibraltar 18./4. — Esrom pass. Sagres 12./4. — Flynderborg afg. Windau 18./4. — Fredensborg afg. Methil 18./4. — Frederiksborg afg. Blyth 9./4. — Guldberg afg. Sunderland 20./4. — Gurte ank. Genua 17./4. — Hammershus ank. Novorossisk 7./4. — Harfildsborg ank. Garston 11./4. — Hundborg ank. Kalundborg 14./4. — Høneborg afg. Kjøbenhavn 20./4. — Jelling ank. Huelva 13./4. — Jømsborg afg. Königsberg 16./4. — Jungshoved afg. Buenos Aires 27./3. — Jægersborg ank. Rotterdam 14./4. — Kallundborg ank. Genua 18./4. — Kato ank. Cadiz 17./4. — Klampenborg afg. Hartlepool 18./4. — Kronborg afg. Rio 31./3. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg ank. Liverpool 18./4. — Marselisborg afg. Tyne 20./4. — Visborg ank. Hartlepool 19./4. — Næsborg ank. Ghent 18./4. — Peter Mærsk afg. Grangemouth 12./4. — Randelsborg ank. Huelva 15./4. — Rosenborg afg. Ghent 19./4. — Silkeborg ank. Burntisland 18./4. — Skakkeborg ank. Huelva 12./4. — Skanderborg ank. Memel 14./4. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28./3. — Skodsborg ank. Malmö 13./4. — Spigerborg ank. Memel 18./4. — Stegelborg ank. Memel 18./4. — Stjerneborg ank. St. Raphael 20./4. — Søborg ank. Cadiz 17./4. — Taarnborg afg. Windau 17./4. — Tuborg afg. Kjøbenhavn 20./4. — Ullsborg ank. Stettin 20./4. — Uranienborg ank. Las Palmas 14./4. — Vordingborg ank. Huelva 23./3. — Ørkild ank. Taganrog 9./4.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab, Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 7./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Ghent 19./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 21./4. — Russ, Petersen, afg. Rotterdam 16./4. til Canada. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Algier 17./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Catania 20./4. til Huelva. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pällisen, Christensen, afg. Buenos Aires 23./3. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, pass. St. Cathrin 21./4. for Glückstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 5./4. til Las Palmas f. O. — Newa, Dahl, ank. Libau 4./4.

Vesterhavet, Nancy, Th. Nielsen, ank. Sevilla 19./4. — Nordsoen, Gramm, afg. Rouen 20./4. til Methil. — Nexos, Basse, afg. Aguilas 22./4. til Ibiza. — Ellen, Hansen, afg. Mariager 21./4. til Danzig. — Fylla, Christensen, afg. Hamburg 22./4. til St. Malo. — Gerda, Iversen, ank. Sligo 22./4. — Inger, Schiff, afg. Hull 22./4. til Esbjerg. — Johanne, Thøgersen, pass. Hook of Holland 21./4. til Nantes. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Leith 20./4. — Marie, Jessen, afg. Blyth 22./4. til Langevaag. — Cito, Jepsen, afg. Fowey 20./4. til Hamburg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Greifswald 21./4. — Norma, Mikkelsen, ank. London 20./4. — Alfa, Lauritsen, afg. Cork 20./4. til Rouen.

Det estasiatiske Kompagni, Samui, Licht, ank. Bangkok 14./4. — Pangaun, Gabe, pass. Perim 13./4. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 22./4. — Bintang, Caroc, ank. Singapore 20./4. — Bandon, Thomsen, pass. Port Said 17./4. — Arabien, Cortsen, pass. Perim 14./4. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 15./4. — Indien, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20./4. — Cathay, Kruse, ank. Wladivostok 19./4. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Wladivostok 22./4.

Vestindisk Afdeling, St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 9./4. — St. Thomas, Berg, afg. London 7./4. — St. Croix, Kall, ank. Kjøbenhavn 18./4.

Skandia, Schach Steenberg, Theilland, afg. Kjøbenhavn 21./4. til Burntisland. — Rimfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 22./4. for Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn

22./4. til Libau. — Gullfaxe, Petersen, ank. Emden 19./4. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 21./4. til Aarhus.

Æra, Erindring, Nielsen, ank. Aarhus 18./4. — Emanuel, Svane, ank. Ghent 21./4.

Thurs, H. A. Hansen, ank. Seaham 18./4.

Vulcau, Vulcan, Nielsen, ank. Libau 15./4. — London, Bom, ank. Cevisa Vecchia 9./4. — Paris, Tholander, afg. Libau 20./4. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 7./4. til Gambia.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Carloforte 22./4. til Algier. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bathurst 15./4. til Marseille. — Roma, v. Thun, afg. Hamburg 22./4. til Barry.

Heimdal, Helga, Vaaben Hansen, afg. Santander 22./4. — Martha, Christensen, ank. Penarth 22./4. — Elna, Rathje, afg. Boness 12./4. — Therese, Petersen, afg. Burntisland 16./4. — Simone, Terkildsen, ank. Ghent 19./4. — Jeanne, Olsen, ank. San Felieu 21./4. — Vera, Larsen, afg. Toulon 21./4. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 22./4. — Annie, Leith, ank. Swansea 22./4. — Kamma, Løffer, afg. Swansea 13./4.

Havet, Fyem, Andersen, ank. Hull 20./4.

Urania, Polarstjernen, Nielsen, afg. Huelva 19./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Hudiksvall 22./4.

Nordsoen, Nordland, Møller, afg. Tynen 22./4. — Kronprins Frederik, Nielsen, afg. Kiel 22./4. — Holland, Poulsen, afg. Wismar 22./4. — England, Andersen, ank. Windau 23./4. — Rusland, Bennetsen, ank. Reval 23./4.

Frem, Austa, Bagger, ank. Rotterdam 17./4. — Freja, Nielsen, afg. Rotterdam 20./4. — Vera, Thing, afg. Riga 20./4.

Term, Sara, Jensen, afg. Libau 20./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Ghent 20./4. — Agnete, Farup, ank. Rotterdam 23./4. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 22./4. — Alice, Jørgensen, afg. Sunderland 22./4.

Botria, Gudrun, Sonnichsen, ank. Blyth 21./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Königsberg 22./4. — Valborg, Hansen, afg. Svendborg 23./4. — Gunhild, Hansen, pass. Kanalen 23./4. til Ghent.

Sejlskibe.

Faus-Nordby, Mardor, Mørch, afg. Cadiz 10./4. til Rio Hache.

Fane-Senderho, Elisabetha, Fischer, afg. Cadiz 15./4. til Rio Grande.

Ronne, Laurentine Emilie ank. Rügenwalde 10./4. — Magnus ank. Kalmar 9./4. — Freja ank. Visby 10./4. — Proven ank. Rødby 12./4. — Argus ank. Kalmar 12./4.

Svendborg, Ludvig, Larsen, ank. Göteborg 12./4. — Ellen, Andersen, ank. Königsberg 15./4. — Gæa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 15./4. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Cherbourg 14./4. — Pampa, Jensen, ank. Horsens 15./4. — Britta, Jensen, ank. Helsingborg 15./4. — Severine, Jensen, ank. Stubbekjøbing 15./4. — Ignatz Breum, Lund, ank. Nakskov 13./4. — Vesta, Poulsen, ank. Leith 15./4. — Rossing, Larsen, ank. Fowey 15./4. — Emanuel, Bentzen, ank. Karlskrona 15./4. — Cimbria, Marcussen, ank. Dieppe 13./4. — Triton, Nielsen, ank. Fowey 16./4. — Mercur, Lund, ank. Hamburg 16./4. — Fortuna, Jørgensen, ank. Geffe 17./4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. London 17./4. — Iris, Hansen, ank. Fowey 13./4. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. Boness 14./4. — Alfred, Petersen, ank. Leith 18./4. — Villemoes, Erichsen, ank. Libau 16./4. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Varberg 17./4. — Jason, Hansen, ank. Harburg 15./4. — Niels Juel, Olsen, ank. Vestervig 17./4. — Union, Olsen, ank. Arendal 17./4. — Lindhardt, Madsen, ank. Blyth 17./4. — Frejr, Brandt, ank. Stockholm 18./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Boness 19./4. — Olga, Rasmussen, ank. Granton 19./4. — Urania, Rohach, ank. Bridgeness 18./4. — Apollo, Nielsen, ank. Middlesborough 18./4. — Erik, Hansen, ank. Libau 19./4. — Standard, Rasmussen, ank. Dieppe 19./4.

Æra, Merkur, Christensen, ank. West Hartlepool 18./4. — Anne, Hansen, ank. Pillau 18./4. — Mary, Andersen, ank. Grimsby 18./4. — Astræa, Svane, ank. Neksø 19./4. — Smart, Christensen, ank. Laugesund 19./4. — Ingolf, Olsen, ank. Boness 18./4. — Danmark, Nielsen, ank. Skjelskjor 18./4. — Majus Bay, Nielsen, ank. West Wemyss 20./4. — Apollo, Albertsen, ank. Kragerø 20./4. — Lauritz, Folmer, ank. Skien 20./4. — Kirstine, Rasmussen, ank. Königsberg 17./4. — Freya, Kock, ank. Aarhus 21./4. — Kastor, Albertsen, ank. Kristiania 21./4. — Dana, Petersen, pass. Falmouth for Havre. — Marcen, Albertsen, ank. Orh 20./4. — Caroline, Christensen, ank. Runcorn 20./4. — Arken, Andersen, ank. Pillau 21./4. — Haabet, Rise, ank. Barthöft 21./4. — Valborg, Johansen, ank. Kjøbenhavn 21./4.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart. — Kjøbenhavn, den 25. April 1911. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Resejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½, Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jernbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa- begyndt Maa- ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bol- værker, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta- les dog efter visse nærme- re Regler for Varer, der in- den 3 Maane- der efter Ind- førslen gen- udføres til	Lodspenge betales ef- ter Skibets Dybga- ende, Drægtighed og den Distance, der lod- ses, og ere meget mo- derate. Der er Som- mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp- skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di- stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Los- ning og Lad- ning efter faste, af Mini- steriet ap- proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme- re Overens- komst med de Arbejder- formand(Ste- vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato- rer, Kraner, hurtige, mo- derne Losse- og Lade- apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand- forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Netto Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalepladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masnedsund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropengeaf Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværksøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter "Danske Lodstakster". Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lod-er. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Holværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsstri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørresundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Køhalingssplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Danper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe-Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 60 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton .ra Baad. Vandværkevand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre; pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's
Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen
(H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

**Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug**
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødffabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansenco.“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansenco.“
Cronstadt

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

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1852.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefte, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall
Medlem af Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.
Reel behandling — Ferm expedition.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

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

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

. Husk .
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

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

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

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Marstal
Sømandshjem
anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Bestyrelsen.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. April 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons sølvm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbætter.



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

Tekn. Maskinhandel.

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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	-----------------

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Til Skibsbrug
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. Telefon 4980.

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

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

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

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

A. Formann & Co.'s Konserveres

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Berg & Larsen

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

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

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



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

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

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

NESTLÉ'S MELK

Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

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

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taale
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

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

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsonsgade 19. Telf. Øbro 1030.

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Officielle Bekendtgørelser.

Antagelse og Udkommando af frivillige Lærlinge.

I Henhold til Lov om Søværnets Ordning af 30/10 1909 vil
frivillige Lærlinge, der ønsker at erhverve sig den til Op-
tagelse paa Kadetskolen forlangte Søfart — 2 Maaneder —
først kunne antages og udkommanderes med Flaadens Skibe
efter at have bestaaet Realeksamen (almindelig Forberedelses-
eksamen), eller efter at have gennemgaaet 1ste Gymnasieklasse
saaledes, at den paagældende Skole ikke nærer Betænkelighed
ved at flytte Vedkommende op i 2den Gymnasieklasse, eller
have naaet en dertil svarende Modenhed.

Ansøgning om at blive udkommanderet som frivillig
Lærling indsendes til Marineministeriet inden 15de Juni og
skal, foruden Fødsels- (eller Daabs-), Vaccinations- og Læge-
attest, vedlægges Bevis for at have bestaaet Realeksamen
(almindelig Forberedelseseksamen) eller Opfytningsbevis til
2den Gymnasieklasse eller anden fornøden Bevislighed.

For de Aspiranter, der i Sommerhalvaaret indstiller sig
til disse Eksaminer, vil Eksamensbeviset (Opfytningsbeviset)
altsaa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen;
istedetfor vedlægges da en Erklæring om, at Vedkommende
har til Hensigt at indstille sig til Eksamen, og umiddelbart
efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes
dette til Marineministeriet for at vedlægges Ansøgningen.

Skema til Ansøgning udleveres paa Forlangende i Marine-
ministeriet.

Marineministeriet, i April 1911.

Kjøbenhavn, den 28. April 1911.

Meddelelsen om at Lodsbetalingen ved Korsør Lodseri fra 1ste Maj nedsættes til det halve for Sejlfartøjer under 100 Brutto Reg.-Tons, maa naturligvis for sig betragtet være en kærkommen Meddelelse paa et Tidspunkt, hvor det ved Driften af Smaaskibene gælder om at tage enhver, selv nok saa lille Besparelse med for i det hele taget at naa et Resultat.

Ser man imidlertid paa Meddelelsen i den Formulering, som antagelig Marineministeriet selv har givet den, vil man hurtig være klar over, at Sagen nok kan give Anledning til Overvejelser, der ikke er fuldt saa tilfredsstillende. Den paagældende Meddelelse, som er bleven os tilstillet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og som fandtes gengivet i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende*, har følgende Ordlyd:

»Efter Modtagelsen af den ærede Forenings Skrivelse af 16. Juli 1909, har Repræsentationen med sin Anbefaling tilstillet Marineministeriet det dermed fremsendte Andragende fra Foreningens Afdeling for mindre Skibe om Ophævelse af Lodstvangen for Ind- og Udgaende af Korsør Havn. Ministeriet har derefter under 12. ds. meddelt Repræsentationen, at det efter Korrespondance med Ministeriet for offentlige Arbejder har bestemt, at Lodsbetalingen ved Korsør Lodseri fra den 1. Maj d. A. nedsættes til det halve for Sejlfartøjer under 100 Brutto Reg.-Tons.«

Hvorfor har Marineministeriet maattet korrespondere med Ministeriet for offentlige Arbejder om Sagen? En Korrespondance med Søfartsministeriet skulde da i Grunden synes nok saa nærliggende, idet dette Ministerium er den offentlige Repræsentant for den, der betaler Lodspengene, nemlig Skibsfarten, medens Marineministeriet selv repræsenterer den Institution, der oppebærer disse Afgifter; en saadan Korrespondance maa da ogsaa have fundet Sted, hvad der forøvrigt fremgaar allerede af de Oplysninger, som blev fremsat af Kontorchef Krogh paa Generalforsamlingen i D. S. R. F.s Fyns Kreds i Februar (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 17 d. A.) — men den har altsaa blot ikke formaaet at sætte sig synlige Spor i Marineministeriets Ukas.

For at forstaa hvad Trafikministeriet har med Sagen at gøre, maa man imidlertid søge tilbage til det oprindelige Andragende, der nu snart ligger to Aar tilbage i Tiden. Det gjordes deri gældende, at Lodstvangen for Korsørs Vedkommende var dikteret af Hensyn, som var Skibsfarten uvedkommende, nemlig Hensynet til de danske Statsbaner, og at det følgelig maatte være disse, hvem det paahvilede at bære de med Lodstvangen følgende særlige Byrder. Jo dybere man søger til Bunds i hele Spørgsmaalet, jo mere indlysende bliver det, hvor uimodsigelig rigtig denne Betragtning er. Der kan i Virkeligheden slet ingen Tvivl være om, at Lodstvangen i Korsør har været og stadig bliver opretholdt udelukkende for Statsbanernes Skyld, og Marineministeriets Meddelelse om Lodspengenes Nedsættelse maa da sikkert efter sin Form forstaas derhen, at det Skibsfarten sparer ved Nedsættelsen, maa Statsbanerne betale — Lodserne skal jo ogsaa leve.

Her er vi ved det Punkt, som efter vor Opfattelse har faaet en utilfredsstillende Afgørelse. Naar det er-

kendes, at det er Statens Færgefart, der har Brug for Lodstvangen — vel at mærke ikke for sine egne Skibes Vedkommende men for alle andre — hvorfor skal da denne Færgefart i det hele taget kunne skubbe nogen Del af Betalingen for den Vare, den selv har bestilt, over paa den almindelige Skibsfart? — Ved Bekendtgørelse af 21. April i Fjor anordnede Marineministeriel Lodstvang for Dampskibe med et Dybgaende af 3 m og derover ved Navigeringen gennem den gravede Rende til Lemvig Havn (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 31 f. A.), men da man var paa det rene med, at Foranstaltningen kun skulde tilslige at formindske Havnekassens Udgifter til Rendens Vedligeholdelse, paalagde man Kassen selv at betale Lodspengene, hvad der vist tilmed var en rigtig god Forretning for Havnen. — Kunde man nu ikke for Korsørs Vedkommende have draget lige saa rene Linier, selv om det ogsaa var den myndige Statsbenedelse, man her stod overfor? Hvad vilde der t. Eks. have været til Hinder for at skelne mellem de Skibe, der efter deres Størrelse maatte antages oftest at ville benytte Lods ved Ind- og Udsejling fra Korsør, selv om der ingen Lodstvang var, og de der maatte antages almindeligvis at ville klare sig ved egen Hjælp. Grænsen maatte jo bero paa et Skøn, men vi vil antage, at en Grænse paa 80 à 100 Tons eller maaske lidt højere vilde kunne bruges. Havde Marineministeriet under Bibeholdelse af Lodstvangen fastslaaet, at for Skibe under en saadan Størrelsesgrænse udrededes Lodspengene af Statsbanerne, saa havde man dog kunnet tage og føle paa Bestræbelsen efter at gøre Ret og Skel — den man nu selv med sin bedste Vilje har ondt ved at faa Øje paa.

Nedsættelsen af Lodsbetalingen ved Korsør Lodseri er en Lettelse, der kommer paa et Sted, hvor den i høj Grad tiltrængtes, men den deri indeholdte Løsning af Spørgsmaalet om Lodstvangen ved Korsør er utilfredsstillende; den har Karakter af en halv Foranstaltning, der varsler ilde for den fremtidige Administration af Bestemmelsen i Lodslovens § 15 om Indførelse af Lodstvang:

Valgt til Sø- og Handelsretten. Paa Raadhuset fandt den 19. ds. Valg af sytten ny Medlemmer til Sø- og Handelsretten Sted. Ved en i Fjor vedtagen Lov bestemtes det, at saavel de handels- som de søkyndige Medlemmers Antal skulde forøges, ligesom der fremtidig skulde vælges Repræsentanter for det underordnede Personale i Forretninger og paa Skibe, for at disse i givet Tilfælde kunde tilkaldes i Tvistigheder mellem Grosserere, Redere og disses Undergivne.

De seksten Medlemmer, der valgtes, er alle nyvalgte som Følge af den besluttede Udvidelse, medens det syttende Medlem valgtes i Stedet for afdøde Geheimeetatssaad Velt.

Følgende Liste valgtes:

Handelskyndige Medlemmer: Gross. P. M. C. Petersen, Gross. K. E. Dyhr, Gross. Herman Levin, Konsul, Gross. Holger Adolph, Gross. J. W. Ohlsen, Gross., Løjtnant Tyge Rothe, Borgerrepræsentant, Detailhandler J. P. Chr. Nielsen, Gross., Dir. C. Emil Jensen, Gross., Dir. A. O. Andersen (»Carls Rederi«), Veksellerer O. H. van Deurs, Gross. J. F. R. Aarbye.

Søkyndige Medlemmer: Fhv. Skibsfører J. Chr. V. Schou, fhv. Skibsfører H. S. A. Olsen.

Særlige Medlemmer: A. Handelspersonale: Kontorist E. A. Y. Brennecke, Kommis A. F. Christophersen. B. Skibsmandskab: Baadsmænd Hans Peter Nielsen, Bedstemænd Henny Axel Vald. Flindt.

Valget foretoges af Grosserer-Societetets Komité, Skipperforeningen og tolv Borgerrepræsentanter.

Karantæneforanstaltninger. Dansk Sejlskibsrederi-Forening gør opmærksom paa, at den i dette Blads Nummer 31 d. A. optagne Skrivelse angaaende Karantæneforanstaltninger i Frankrig, i Henhold til en Foreningen tilstillet Skrivelse, dat. 22. ds., fra det kgl. danske Konsulat i Dunkerque, bør forstås saaledes, at Skibe, kommende fra russiske Østersøhavne, Finland og Hvidehavet bestemt til Boulogne eller Calais, kan gaa direkte til disse to Havne uden først at anløbe nogen anden fransk Havn for Lægeeftersyn — dog kun hvis Skibet ingen Sygdom eller Døde har om Bord.

Skibsfarten paa Limfjorden. Generaltold-direktoratet meddeler: Fra 1. Maj vil følgende Bestemmelser vedrørende Kontrollen med Skibsfarten paa Limfjorden komme i Anvendelse.

Den i Henhold til Toldforordningen for ind- og ud-gaaende Skibe fastsatte Stoppepligt ved Hals og Thyborøn bortfalder. De for den indenfjords Fart i Limfjorden — henholdsvis fra Sted til andet paa Kysterne udenfor Toldstederne i Fjorden, fra en Kyst til et Toldsted i Fjorden, eller mellem Toldsted og Toldsted i Fjorden — givne Bestemmelser vedbliver dog indtil videre at være gældende.

Den Hals Kontrolpost givne Bemyndigelse til Klaring af Fartøjer i inden- og udenrigsk Fart vedbliver ligeledes at være gældende.

Det tillades de gennem Thyborøn Kanal indpassende Fiskerfartøjer at losse den direkte fra Fangststedet indbragte Last af Fisk ved Anlægsbroen paa Thyborøntangen eller paa Aggerlangen.

Endelig har den trufne Nyordning medført Oprettelsen af Toldopsynsmandposter under Viborg Toldsted i Hvalpsund, under Skive Toldsted i Aalbæk, under Nykjøbing M. Toldsted ved Fæggesund, i Tissingshus, i Vildsund og paa Øen Fur, under Thisted Toldsted i Odde-sund N. og ved Visbyaa samt under Lemvig Toldsted paa Thyborøntangen, hvilke Poster alle er tillagt Klareringsret i indenrigsk Fart.

Dødsfald. Lodsinspektør, Kaptajn P. J. Paulsen er den 22. ds. pludselig afgaaet ved Døden. Afdøde, der var sødt i 1853, blev den 1. Juni 1902 ansat som Lodsinspektør ved Kjøbenhavns Lodseri.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 26. April.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Skibsfarten uhindret til alle Pladser i Sundsvalls Distrikt.

Hudiksvall. Fra Søen til Saltvik: isfri. Fra Saltvik til Hudiksvall: løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Sejladsen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt telegraferer den 24. ds. til os, at Isbryderen »Jermak« har truffet svær Is ved Seskar

og er efter to Dages forgæves Arbejde returneret til Reval.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 26. April:

Den 26. April. Østfjordene er isfyldte og Passage umulig. Svag østlig Kuling.

Telegram fra Siglufjord den 26. April:

Den 26. April er Isforholdene uforandrede. Østlig Kuling. Taage.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1910.)

Handelsbøgers Førelse. Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring over et Forslag til Lov om Handelsbøgers Førelse, som af Ministeriet er forelagt Rigsdagen i indeværende Samling. Repræsentationen har foreslaaet enkelte Ændringer i Forslaget, navnlig af Hensyn til Skibe, der befinder sig paa længere Rejser. Derhos har man forelagt Ministeriet et fra Sejlskibsredernes Side fremsat Ønske om, at Partrederier fritages for at føre Hovedbog og Statusbog. Repræsentationen har iøvrigt tiltraadt Forslaget.

Eksaminer for Skibsmaskinister. Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring over et Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister, som af Ministeriet er forelagt Rigsdagen i indeværende Samling.

Med Hensyn til Skibsmaskinisternes praktiske Uddannelse har Repræsentationen foreslaaet, at Bestaaelsen af den saakaldte »Haandværksprøve« bliver en Betingelse for at faa Bevis for at have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen. Fremdeles har Repræsentationen udtalt kun at kunne gaa med til en praktisk Uddannelsestid af kun tre Aar inden Haandværksprøven under den Forudsætning, at Bestemmelserne om de Fordringer, der skal stilles ved Haandværksprøven, bliver fuldtud betryggende, saaledes at man derigenem har en Garanti for, at den Elev, som har bestaaet Prøven, virkelig har den nødvendige Færdighed og praktisk Kendskab til Brugen af sit Værktøj. Den praktiske Del af Installatørprøven og Haandværksprøven har Repræsentationen i hvert Fald for sidstnævnte Vedkommende, foreslaaet delvis henlagt til et Værksted, der raader over mere Materiel og beskæftiger sig med større Arbejder end teknologisk Institut, hvor det var Hensigten at afholde disse Prøver.

Med Hensyn til den teoretiske Uddannelse, har Repræsentationen udtalt sig for, at de Fordringer, der stilles i Bifagene ved den almindelige Maskinisteksamen (Dansk, Engelsk, Aritmetik, Plangeometri, Rumgeometri og Naturkære), hæves saa meget, at de i al Fald kommer til at staa paa Højde med Kravene til Realafgangseksamen; ligeledes har man fremhævet den Betydning, det vilde have, om Tysk blev lært i samme Omfang som Engelsk, samt at alle Fagene til den udvidede Maskinisteksamen toges samtidigt.

Repræsentationen har fremdeles forelagt Ministeriet et af Maskinisternes Forening næret Ønske om, at Benævnelsen »Den udvidede Maskinisteksamen« forandres til »Skibsingeniørekamen«. I Anledning af Lovforslagets Bestemmelser om en teoretisk Motorpasserprøve har den henstillet, at Motorpasserprøven og Maskinpasserprøven som simple praktiske Prøver udskilles fra Loven om Eksaminer for Skibsmaskinister.

Repræsentationen har endelig udtalt Haabet om, at Lovforslaget med de af den foreslaaede Ændringer maa

blive gennemført hurtigst muligt, da dette vil være af største Betydning for vor Skibsfart.

I det Rigsdagen forelagte Lovforslag er der kun med Hensyn til Bestemmelserne for Motorpasserprøven, der er simplificerede en Del, taget Hensyn til de af Repræsentationen fremsatte Ønsker, og særlig er Haandværksprøven foreslaaet frivillig og med en forudgaaende Lærelid af 3 Aar. Ved Behandlingen i Landstinget er der indført en ny, frivillig Eksamen, »Skibsmaskiningeniørekksamen«, som en Fortsættelse af den udviklede Maskinisteksamen.

Lovforslaget er ved nærværende Beregnings Afslutning vedtaget af Landstinget og overgaaet til Folketinget*).

Skibes Forsyning med Lægemidler. Et Udkast til Bekendtgørelse indeholdende Forskrifter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler, som Ministeriet har modtaget fra Udvalget til Revision af Bestemmelserne vedrørende Lægemidler og Kosthold i Skibe, har Ministeriet tilstillet Repræsentationen samtidig med en fra samme Udvalg modtagen Erklæring angaaende Forslag til Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen af 24. Februar 1910, hvori bl. a. findes Bestemmelser om Ansættelse af Læge og Sygepasser samt om Indretning af Hospital m. m. i Passagerdampskibe.

Da det er oplyst for Repræsentationen, at »Board of Trade« har under Udarbejdelse ny Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler, og da det er sandsynligt, at disse Regler i flere Henseender maa faa Indflydelse paa de danske Reglers Affattelse, har Repræsentationen henstillet til Ministeriet, at det om denne Sag nedsatte Udvalg ikke afslutter sit Arbejde, forinden »Board of Trade«s ny Regler foreligger, ligesom Repræsentationen har ment det rettest først da at afgive sin Udtalelse i Sagen.

Repræsentationen er i ovennævnte Udvalg repræsenteret af Direktør N. Høst, Kaptajn A. V. Knudsen, Maskinmester O. Mortensen og Mægler H. A. Hansen.

I en til Ministeriet afgiven Erklæring har Repræsentationen anbefalet, at danske Skibe, indtil den nu udsolgte »Lægebog for Søfarende« kan erstattes af en ny, vil kunne forsynes med den norske autoriserede »Lægebog for Søfarende«.

Epidemi- og Karantænevæsnets. Repræsentationen har til Justitsministeriet med sin bedste Anbefaling fremsendt et Andragende fra Dansk Dampskibsrederi-Forening om Ændring af visse Bestemmelser vedrørende Epidemi- og Karantænevæsnets. Samtidig har den fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget til Erklæring et af Justitsministeriet udarbejdet Udkast til Forslag til Lov om Foranstaltninger mod smittomme Sygdommes Indførelse i Riget.

Repræsentationen har i sine Udtalelser om dette Udkast advaret mod at bestemme, at det af Skibe, bestemte til Fjordpladser, skal kunne fordres, at de erhverver Landgangspas ved Indløbet til Fjorden, idet den har henvist til de mange Klager, der tidligere Fremkom over Skibes Standsning i aaben Sø for Toldinkvirering. Repræsentationen har fremdeles udtalt sig for, at Landsætning og Behandling af Personer lidende af Sygdomme, hvis Behandling i Almindelighed bekostes af det Offentlige, bør ske uden Udgift for Rederiet. Endelig har Repræsentationen henstillet, at man saavel i den her omhandlede Karantænelovgivning som i Epidemilovgivningen lægger det Synspunkt til Grund, at Personer, der er paamønstret et dansk Skib og saaledes hjemmehørende i Danmark, bør, hvor Skibet end befinder sig, retslig set stilles lige med Landets øvrige Borgere.

*) Som tidligere meddelt her i Bladet er Loven nu gennemført.
Red. Anm.

Forhyringsforhold. Repræsentationen har til Ministeriet udtalt sig om et Andragende fra Byraadet i Nykjøbing M. om Ansættelse af en Forhyringsagent i Nykjøbing M. Købstad.

Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Indstilling om Besættelsen af den nyoprettede Post som Forhyringsagent i Odense Købstad.

Paa given Foranledning har Repræsentationen overfor Ministeriet udtalt, at den som Regel maa anse det for heldigst, at autoriserede Forhyringsagenter ikke driver Forretning ved Siden af deres Stilling som saadan.

Fra Dansk Styrmandsforening har Repræsentationen modtaget en nærmere motiveret Anmodning om at indgaa til Ministeriet med Andragende om at indskærpe Mønstringsbestyrerne deres Pligt til at mægle og kontrollere ved Afsluttelsen af Forhyringskontrakter. Repræsentationen har imidlertid ikke kunnet tilraade Ministeriet at gribe ind i disse Forhold i Tilfælde, hvor der foreligger en gyldig frivillig Overenskomst mellem Rederiet og de Forhyrede. Den har derfor indskrænket sig til at henstille til Foreningen, at den gør sine Medlemmer opmærksom paa saadanne almindelig forekommende Bestemmelser i Forhyringsoverenskomsterne, som den maa anse for uheldige og utilraadelig for Medlemmerne at indgaa paa.
(Sluttes.)

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. N. 30/1911, afsagt den 12. April 1911. Maskinmester C. Lydom mod Rederifirmaet C. K. Hansen.

Under denne Sag søger Citanten, Maskinmester C. Lydom, de Indstævnte, Rederifirmaet C. K. Hansen, til Betaling af Kr. 29.31 med Renter og Sagens Omkostninger.

Citanten gør gældende, at han har præsteret Overarbejde, da han i Tiden fra Oktober til December 1910 var anden Maskinmester om Bord i de Indstævnets Damp »Cimbria«. Han var forhyret paa Sølovens Bestemmelser med en Hyre af Kr. 160 maanedlig og støtter sit Krav paa Sølovens § 96. Det Arbejde, han betragter som Overarbejde, fordeler sig over fire forskellige Lejligheder.

Onsdag den 19. Oktober 1910 havde Citanten efter Ordre fra første Maskinmester paabegyndt et Eftersyn af Krumtappenderne. Der kom da Ordre fra Kaptajnen, at Skibet, der laa i Newport, næste Morgen skulde være klar til at afgaa, og Citanten fik derfor Ordre fra første Maskinmester til atter at samle Krumtappen. Ordren kom først efter Kl. 6, og Arbejdet maatte altsaa udføres om Aftenen.

Søndagen den 13. November arbejdede Citanten paa Tilpasningen af en Reserve-Krydshovedpande. Lørdag Eftermiddag fik Citanten Ordre fra første Maskinmester til at gøre dette Arbejde om Søndagen, da Skibet, der losede i Livorno, skulde være klart til at afgaa, naar Udløsningen var tilendebragt. Arbejdet var ikke blevet tidligere færdigt, da Maskinpersonalet havde haft den Opfattelse, at Skibet vilde komme til at ligge længere Tid i Livorno.

Onsdag den 16. November var Spillet til Nr. 4 Lugen gaaet i Stykker om Eftermiddagen, og Citanten maatte saa efter Ordre fra første Maskinmester gøre det i Stand i Løbet af Natten, for at Løsningen kunde fortsættes uden Standsning næste Dag.

Søndag den 11. December foretog Citanten i Bordeaux en Pakning af en læk Flange paa et Damprør, et Arbejde, der ikke kunde gøres om Hverdagen, naar der bruges Damp til Spillene.

De nævnte Arbejder har Citanten opgjort til tilsammen 21 Timer og fordret dem betalt med en halv Dags Hyre for hvert paabegyndt Tidsrum af to Timer.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden dog uden Tillæg af Sagens Omkostninger.

Bestemmelsen i Sølovens § 96 om Godtgørelse for Overarbejde er betinget af, at der finder Losning eller Lastning Sted paa Søndage eller Helligdage, men kan ikke antages at tage Sigte paa Arbejder, som de her under Sagen omtalte. Der ses herefter ikke at foreligge nogen Hjemmel for en Maskinmester til at fordre særlig Godtgørelse for saadant Arbejde, fordi det maa udføres efter sædvanlig Arbejdstid eller om Søndagen, og de Indstævnte bliver herefter at fritinde for Citantens Tiltale.

Valgene til Sø- og Handelsretten.

Efter »Børsen« gengiver vi følgende:

Valgene til Sø- og Handelsretten er, som bekendt, ingen offentlig Handling, og vi har derfor heller ikke fundet det rigtigt at bringe noget Referat fra Valghandlingen forleden. Imidlertid er der andet Steds fremkommet et Referat, som giver et mangelfuldt og misvisende Billede af, hvad der er foregaaet, og under disse Omstændigheder finder vi det berettiget nedenfor at give en sammentrængt, korrekt Fremstilling af Forhandlingernes Gang.

Valghandlingen foregik paa Raadhuset under Ledelse af Borgmester, Etatsraad Dybdal, som umiddelbart efter, at Forhandlingerne var aabnet, gav Ordet til Etatsraad Olesen. Denne udtalte, at han som Følge af en Artikel, der var fremkommet i et herværende Blad, fandt Anledning til at oplyse, at det var ganske forkert, naar det blev sagt, at man fra Grosserer-Societetets Komité's Side havde forsøgt at tilside sætte Borgerrepræsentantgruppen indenfor Valgforsamlingen. Forholdet var det, at Etatsraad Olesen, saa snart han havde modtaget Skrivelserne fra Magistraten, havde sat sig i Forbindelse med Formanden for de to andre Grupper i Valgforsamlingen, nemlig Skipperforeningens Formand, Kaptajn Knudsen og Borgerrepræsentantgruppens Formand, Havnebygmester Møller. Samtidig havde han meddelt Havnebygmester Møller, at han fra en af Borgerrepræsentantgruppens Medlemmer, Fabrikant Leerbeck, havde faaet stillet i Forslag to Kandidater til Dommerværdigheden, nemlig en Smørhandler og en Tømmerhandler. Man kunde imidlertid ikke akceptere nogen af disse, da der efter de fra Sø- og Handelsrettens Formand fremkomne Meddelelser ikke var Brug for Repræsentanter for de paagældende Brancher. Etatsraad Olesen havde derefter ikke hørt noget til Sagen, forinden Fabrikant Leerbeck paany direkte henvendte sig til ham og beklagede sig over, at han ikke havde modtaget noget Svar. Han havde da givet Leerbeck den samme Meddelelse som Udvalgets Formand, men tilføjel, at hvis man iøvrigt fra Borgerrepræsentantgruppens Side ønskede at besætte nogen Post, saa kunde man f. Eks. bringe i Forslag en Reder og en Hørkræmmer.

Fabrikant Leerbeck havde da ogsaa gjort Forsøg paa at finde Kandidater til disse Poster, men havde maattet opgive det, og Etatsraad Olesen konstaterede derfor, at det var urigtigt, naar man bebrejdede Komitéen, at den ikke havde laget fornødent Hensyn til Borgerrepræsentantgruppens Ønsker. Ligeledes stemplede Etatsraad Olesen det som ganske ubeføjet, naar man bebrejdede Komitéen, at Borgerrepræsentantgruppen først i sidste

Øjeblik havde modtaget Listen over de af Komitéen foreslaaede Kandidater. Man havde fremsendt Listen hurtigst muligt, saa snart den var færdig, nemlig Paaskelørdag, og der kunde da meget vel have været knyttet Forhandlinger om Tirsdagen, hvis man fra den anden Side havde haft noget at bemærke.

I den følgende Diskussion beklagede Borgerrepræsentant Lyngsies, at man ikke havde henvendt sig til Fagorganisationerne og ladet dem udpege de Kandidater, der skulde repræsentere det underordnede Personale og Skibsmandskab, og han bragte fire Herrer i Forslag overfor de af Komitéen og Skipperforeningen foreslaaede. Etatsraad Olesen oplyste, at man ganske rigtigt ikke havde fundet nogen Anledning til at henvende sig til Fagorganisationerne, men at man havde forespurgt Den københavnske Handelsstands Fællesrepræsentation, som repræsenterer de mindre Handlende indenfor de forskellige Brancher her i Byen. Med Hensyn til de af Lyngsies foreslaaede Skibsfolk, gjorde Kaptajn Knudsen gældende, at de ikke opfyldte Lovens Paabud, hvorefter de skulde være »om Bord i Skibe«. Lyngsies vilde gøre gældende, at dette ikke var en Betingelse, men Valghandlingens Leder, Borgmester Dybdal afgjorde Spørgsmaalet i Overenstemmelse med Kaptajn Knudsens Opfattelse. Fra Borgerrepræsentant Jønssons Side hævdedes det — ligesom fra Lyngsies — at Borgerrepræsentationens Valgruppe savnede al Indflydelse paa Valget, og at det nye Element i Retten, Handelsmedhjælperne og Skibsmandskabet, burde udpeges af de paagældende Organisationer; disse havde Krav paa at faa Repræsentanter i Retten, der kunde varetage deres Standsfællers Interesser. Dette Synspunkt mødte en energisk Indsigelse fra Borgerrepræsentant Jul Schovelin, som paapegede, at det ikke i denne Sammenhæng galdt om at faa valgt Mænd til at »repræsentere« denne eller hin Stand, endsige til at »varetage« denne eller hin Stands Standsinteresser — det gjaldt om at faa Mænd, der kunde dømme retfærdigt. Og da Jønsson hertil bemærkede, at Domstolen jo dog fremgik af Standskorporationernes Valg, gjorde Schovelin opmærksom paa, at man her ikke kunde sammenblende to Ting: at have Fagkundskab og fungere som »Fagfælle«. Til at dømme upartisk hørte der Fagkundskab, derfor henvendte man sig til dem, som vidste, hvem der i deres Branche havde bedst faglig Viden; til en reprælativ Varetagelse af Standsinteresser hørte der derimod helt andre Egenskaber end til at være Medlem af en Fag-Domstol: hist en vis agitorisk Ensidighed, her netop roligt Omdømme og Alsidighed. Man havde intet imod, at man eventuelt ogsaa for det nye Elements Vedkommende forhørte sig hos de paagældende Organisationer om, hvem de mente sad inde med disse Dommer-Egenskaber, men Jønssons Motivering skræmmede ham. Om den Rolle, Borgerrepræsentationens Valgruppe burde spille, udtalte han i Tilslutning til H. C. V. Møller, at den som født Mindretal burde være henvist til Kontrol og Kritik; det fødte Flertal burde derimod have Afgørelsen og Ansvaret. Saaledes blev Rollerne i denne som i alle andre Valgforsamlinger naturlig fordelt. Mindretallets Opgave var det netop at paase, at der virkelig blev valgt Mænd, der følte sig som Dommere og ikke som Stands-Repræsentanter: blev dette som hidtil fyldestgjort fra Flertallets Side, var der intet ydmygende for Mindretallet i at give Flertallets Forslag sin Tilslutning.

Til Slutning kom man ind paa en Drøftelse af, hvorledes man med fremtidige Valg for Øje bedst skulde etablere en Samvirken mellem de forskellige Grupper indenfor Valgforsamlingen. Havnebygmester Møller foreslog, at hele Valgforsamlingen skulde træde sammen i Udvalg og udpege Kandidater, medens Leerbeck fandt det mere praktisk at udpege et snævrere Udvalg, der kunde forberede Valgene. Dette sidste fandt Tilslutning hos Etatsraad Olesen, der fremhævede, at det jo altid krævede en Del Arbejde at finde Folk, der baade var

(Fortsættes Side 249.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kb) eller Meter (m).

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

797. Sømærker atter udlagt. Randers-Fjord. Kattegat. Ved Indløbet til Kanders-Fjord er Klokketønden og Halmprikken paa S-Siden af Farvandet atter udlagt og Yntersmærkerne inddraget. Klokketønden: 56° 36' (36") N. Br. 10° 22' (54") Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 629. Kjøbenhavn 1911.)

798. Vrag. Yderflak SØ. Kattegat. Skonnerteu »Illum« er sunket i c. 26 m Vand c. 7 Sm VNV. fra Gniben, Sjællands-Odde. Vraget vil blive eftersøgt. Gniben: 56° 00' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd.

799. Vager udlagt. Saltholm-Flak N. Sundet. En spids Vager med sort Støre og sort Flag er udlagt 4380 m N. 84° Ø. fra Middlegrunds-Fort. Den ligger ude til Begyndelsen af August og er Skibsarten uvedkommende. Middlegrunds-Fort: 55° 43' N. Br. 12° 40' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 302. Sø.-Fort., Side 26.)

800. Lystønde forandres. »Nordre-Finnt« Sundet. »Nordre-Finnt« røde Lystønde, der ligger paa Station fra Slutningen af Juli til Begyndelsen af November og viser hvidt Ek-Bluk hver ¼ Minut, vil fremtidig blive forandret til en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,5 Sek. Mørke 4,5 Sek. Forandringen foretages ved Udlægningen i Juli 1911. 55° 37' (51") N. Br. 12° 51' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 182 og 210. Danske Lods, Side 313. Fyr-Fort. Nr. 237. Sø.-Fort., Side 27.)

801. Fyr flyttes. Draget. Sundet. Fra det SØ-lige Hjørne af Fortet, der bygges S. for Draget Havn skal udlægges en Rørlædning og optøres en Bro i Ø-lig Retning. N. og S. for Yderenden af Broen skal anbringes en Duc d'Albe. Det grønne Fyr med Formærkelser paa det SØ-lige Hjørne af Bølgebræderen vil i den nærmeste Fremtid blive flyttet 185 m Ø. i til den S-lige Duc d'Albe. Fyrets nuværende Plads: 55° 35' (20") N. Br. 12° 41' (10") Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 288. Fyr-Fort. Nr. 242 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 25. Kjøbenhavn 1911.)

802. Havarbejder. Bøgensø Havn. Fyren. Lille-Bælt. I 1911 og 1912 vil Bøgensø Havn blive udvidet og uddybet. Muddermaskinerne skal passeres paa den Side, hvorfra der vises et rødt Flag. Der bør udvises Forsigtighed ved Besejlingen af Havnen og eventuelle Anvisninger skal nøje følges.

Bøgensø Havn Ø.-Mole: 55° 04' 56" N. Br. 10° 04' 56" Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 376. Havne-Lods, Side 20.)

803. Løbs Spærringstid forlænges. Mænsøund Jernbanebro. Smaaland-Farvandet. Løbet gennem Mænsøund Jernbanebro vil være spærret for Sejlads fra den 25de April 1911 Kl. 6 fm. i c. 15 Dage, da Reparationerne har større Omfang end oprindeligt beregnet. Jernbanebroen: 54° 59' (40") N. Br. 11° 53' (40") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 578. Kjøbenhavn 1911.)

804. Is ved Island. Telegram fra Siglufjörður: Den 18de April. NØ-lig Suesstorm i 5 Dage. I Dag spredt Is tæt uden for Siglufjörður. Ø-lig Viud. Den 19de April. Meget spredt Is uden for Husavik. Øfjörður og Siglufjörður. Ø-lig Viud. Den 20. April. Isforholdene uforandret. Ø-lig Viud. Usigtbart. Den 21de April. Isen er tættere ved Siglufjörður. Usigtbart. Den 22de April. Den 21de var der Is ved Langanes. Den 22de April er Isforholdene ufor-

andret ved Siglufjörður. Usigtbart. Stille. Den 23. April. Spredt Is saa langt kan ses. Ifølge telefoniske Efterretninger spærret ved Langanes, Melrakkas-Sjætta og Kap Nord. Stille, klart. Den 24de April. Isforholdene er uforandret. Sagte V-lig Drift i Iseu. Stille; klart. Telegram fra Seydisfjörður: Den 18de April. Meget spredt Is indtil 5 Sm ud for Mjötifjörður og Reydarfjörður.

830. Taagesignal. Pokemouche Fyr. New Brunswick Ø-Kyst. Fra Pokemouches Fyr vil Dampers Tagesignaler blive besvaret med et Taagehorn, der drives ved Haandkraft. Pokemouche Fyr: 47° 40' 10" N. Br. 64° 46' 00" V. Lgd.

831. Tønde udlagt. Harbour Island. Nova Scotia S-Kyst. Ved Yderenden af Grunden, der strækker sig N. i fra NV-Enden af Harbour Island, er i 11 m udlagt en sort Spiritønde. 45° 08' 40" N. Br. 61° 36' 45" V. Lgd.

832. Lystønde upaalidelig. Middle Ground. Halifax Harbour. Nova Scotia S-Kyst. Lystønden ved Middle Ground, Halifax Harbour, er tilhøjelig til at vise Et-Lyn i Stedet for To-Lyn. 44° 36' N. Br. 63° 33' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2886. Kjøbenhavn 1910.)

833. Lys- og Klokketønde upaalidelig. East Point Ledge. Lunenburg Bay. Nova Scotia S-Kyst. Lys- og Klokketønden S. for East Point Ledge er tilhøjelig til at vise Et-Lyn i Stedet for To-Lyn. 44° 20' N. Br. 64° 11' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2887. Kjøbenhavn 1910.)

834. Tønde udlagt. Two Bush Channel. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater, i Nord-Amerika. En vandret stribet Stumpetønde er udlagt i 9 m Vand, N 51¼° Ø. fra Metinic Island høire Kant og S. 64¼° Ø. fra Two Bush Island Fyr, c. 30 m NØ. fra 4,5 m Grunden 1½ Sm S. 65¼° Ø. fra Two Bush Island Fyr. 43° 57' N. Br. 69° 02' V. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 661. Kjøbenhavn 1911.)

835. Klippe fundet. Port Clyde. Maine. Ved Indløbet til Port Clyde er fundet en Klippe med 4,5 m Vand c. 2500 m S. 79½° Ø. fra Marshall Point Fyr. 43° 54' 48" N. Br. 69° 13' 52" V. Lgd.

836. Klipper fundet. St. George River Entrance. Maine. Ved Indløbet til St. George River er fundet Klipper med følgende Dybder: 2, m Vand c. 300 m S. 47¼° Ø. fra S-Enden af Seavey Island, 4,5 m Vand c. 450 m S. 47¼° Ø. fra samme Punkt, 3, m Vand paa Grunden, der er afmærket med Fifteenfoot Ledge Tønde 2, c. 900 m N. 58¼° V. fra samme Punkt. S-Enden af Seavey Island: 43° 55' 12" N. Br. 69° 18' 20" V. Lgd.

837. Klippe fundet. Pemaquid Ledge SØ. Muscongus Bay Approach. Maine. En Klippe med 7,9 m Vand er fundet c. 3025 m S. 25¼° Ø. fra Pemaquid Point Fyr. 43° 48' 44" N. Br. 69° 29' 23" V. Lgd.

838. Klipper fundet. Johns Bay. Maine. I Johns Bay er fundet følgende Klippegrunde: 7, m c. 960 m S. 34° V. fra S-Enden af Johns Island. 43° 51' 25" N. Br. 69° 32' 25" V. Lgd. 6, m c. 660 m S. 61½° V. fra S-Enden af Johns Island. 43° 51' 29" N. Br. 69° 32' 04" V. Lgd. 3, m er rapporteret at ligge midt mellem den sidstnævnte Grund med 6, m og Johns Island.

839. Klipper fundet. The Cuckolds N. Sheepscot Bay. Maine. I Løbet mellem The Cuckolds og Cape Island er fundet følgende Klippegrunde: 0, m c. 385 m N. 84½° V. fra Cuckolds Fyr. 1, m c. 670 m S. 81½° V. fra samme Fyr. En Klippe, der ved Lavvande, c. 1020 m N. 78½° V. fra samme Fyr. Cuckolds Fyr: 43° 46' 47" N. Br. 69° 39' 02" V. Lgd.

840. Grund fundet. Seguin Island SV. Kennebec River. Maine. En Grund med 6, m Vand ligger c. 1 Sm 46½° V. fra Seguin Island Fyr. 43° 41' 47" N. Br. 69° 46' 33" V. Lgd.

841. Klipper fundet. Casco Bay. Maine. I Casco Bay er fundet følgende Klipper: 2, m Vand, i Løbet mellem Long Ledge og Jennys Ledge, c. 450 m N. 61¼° V. fra S-Enden af Long Ledge. 43° 45' 20" N. Br. 69° 54' 25" V. Lgd. 1, m Vand i Løbet, der forblinder Quoog Bay og Riddleys Cove, c. 200 m N. 38¼° V. fra N-Enden af Yarmouth Island. 43° 47' 25" N. Br. 69° 54' 54" V. Lgd. 2, m Vand, mellem Oak Island og Sloop Ledges, c. 450 m S. 19¼° V. fra Midten af Oak Island. 43° 45' 34" N. Br. 69° 57' 05" V. Lgd. 5, m Vand, c. 450 m S. 20° Ø. fra NØ-Pynten af French Island. 43° 46' 53" N. Br. 70° 04' 04" Ø. Lgd.

842. Undervandsklokketønde inddraget. Gloucester Harbor. Massachusetts. Gloucester. Undervandsklokketønde E X 2, der til Forsøg var udlagt S. 3° V. fra Eastern Point Fyr i 21 m Vand, er inddraget. Eastern Point Fyr: 42° 34' 49" N. Br. 70° 39' 54" V. Lgd.

843. Undervandsklokketønde inddraget. Point Allerton. Boston Harbor. Massachusetts. Point Allerton Undervandsklokketønde er inddraget, der til Forsøg var udlagt S. 88¼° Ø. fra Boston Fyr i 19 m Vand. er inddraget. Boston Fyr: 42° 19' 41" N. Br. 70° 53' 26" V. Lgd.

844. Grunde fundet. Davis Bank. Nantucket Shoals. Massachusetts. Paa Ø-Kanten af Davis Bank er fundet følgende Dybder: 9, m paa 41° 11' 24" N. Br. 69° 34' 18" V. Lgd. 6, m paa 41° 12' 54" N. Br. 69° 33' 19" V. Lgd. Davis Bank strækker sig længere Ø. paa end vist i Kortet og Ø-Kanten falder stejlt af.

845. Fyr forandret. Great Salt Pond Bølgebrøder. Block Island. Rhode Island. Great Salt Pond Bølgebrøder ydre Fyr er forandret fra et rødt, fast Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 1 Sek. Lyn 0,5 Sek., Mørke 0,5 Sek. 41° 11' 48" N. Br. 71° 35' 35" V. Lgd.

846. Fløjstønde ombyttet med Klokketønde. Southwest Ledge. Block Island Sound. Rhode Island. Southwest Ledge Fløjstønde er ombyttet med en Klokketønde. 41° 06' 38" N. Br. 71° 40' 00" V. Lgd.

Den 19de April. Spredt Is ved Datalangri og Seydisfjörður Munding. Vopnafjörður isfyldt. Shiv Nø. Sneefkning.
Den 20. April. Spredt Is langs hele Ø-Kysten, til Dels i Fjordene. Skille.
Den 21de April. Seydisfjörður spærret. Passage N. paa formentlig umlign. De øvrige Ø-lige Fjorde passable. Svag S-lig Vind.
Den 22de April. Isen er tættere langs Ø-Kysten indtil Vatarnes (Reydarfjörður); Passage tvilsom. I Fiskrudsfjörður er spredt Is. Frisk NNØ-lig Kulning.
Den 24de April. Alle Østfjorde er nu spærret. Isen er tæt langs Landet. Svag N-lig Kulning.

Telegram fra Isafjörður:
Modtaget den 20de April.
Div'nsen landlæst ved Kap Nord 16de April.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

805. Klokketårne atter udlagt. Södergrvandan. Sandhamn. Stockholm Skærgaard. Sverrig. Södergrvandan Klokketårne er atter udlagt og den midlertidige Stige med Kost inddraget. 59° 15' N. Br. 19° 03' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2485. Kjøbenhavn 1910).

806. Fyrskibet »Erepen« atter udlagt. Botnische Bugt. Hølgøe Telegram fra Lødslejtmanden i Gafle har »Grep« Fyrskib atter indtaget sin Station. 60° 28' 10" N. Br. 18° 17' 38" Ø. Lgd.

807. Bestemmelser for Skibes Møde med den kejserlige russiske Yacht. Finland. Naar den kejserlige russiske Yacht »Standard« ligger til Ankens i de finske Farvande er det forhindt at nærme sig Lindien, der dannes af Vagtskibene. Skibe, bestemt til disse Farvande, skal tage Løds. Skibe, som ønsker at staa til Søs, skal 6 Timer forinden give Meddelelse herom til den kejserlige Yacht. Fra Solnedgang til Solopgang er det forhindt større Skibe at være under Gang. Der vil blive skudt paa Skibe, der overtræder disse Bestemmelser.

808. Fyrskib udlagt. »Lysørret-Hæv«. Østersøen. Husland. Det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn meddeler, at der 6 Sm N. 40° V. fra Lysørret Fyr er udlagt et Fyrskib, »Lysørret-Hæv«, der afvækslende viser hvidt og rødt Lys. 57° 38' N. Br. 21° 35' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

809. Signal- og Telegraf-Station nedlagt. Marienleuchte. Tyskland. Signal- og Telegraf-Stationen ved Marienleuchte Fyr er nedlagt. 54° 29' N. Br. 11° 14' Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157, 160 og 235. Danske Løds, Side 422).

II. Kattegat og Skagerrak.

810. Vrag afmærket. Kullen NNØ. Sverrig. Ifølge Meddelelse fra Lødskapitajnen i Mahnø er en Tralk. »Schwalbe«, sunket 3 Sm NNØ. fra Kullen Fyr i 24 m Vand. En grøn Vager med grønt Flag er udlagt NØ for Vraget. En Vraglystønde, der viser grønt Bj-Blink hver 3 Sek., er udlagt SV for Vraget. Kullen Fyr: 56° 18' 06" N. Br. 12° 27' 11" Ø. Lgd.

811. Fyr forandret. Kaarholmen. Göteborg Skærgaard. Kaarholmen Fyr vises nu To-Blink hver 6 Sek. Lystinklerne er forandret. 57° 37' 17" N. Br. 11° 49' 27" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 201. Kjøbenhavn 1911).

812. Fyr slukkes midlertidig. Buskär. Göteborg Skærgaard. Under Forandringen af Buskär Fyr vil dette være slukket fra den 6te Juni til den 6te Juli 1911, begyde Dage inklinste. 57° 38' 17" N. Br. 11° 40' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 646. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

813. Fyr slukkes midlertidig. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. I Tiden fra 5te til e. 24de Juni 1911 vil Taget paa Rote Kliff Fyr blive forandret. Fyret vil sandsynligvis blive slukket i den Tid og muligvis erstattet af et midlertidigt Fyr. 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd.

814. Vrag afmærket. Nordørløver. Ved Vraget af Tralken »Albert«, der ligger 300 m NØ. t. Ø. fra Tønde A i Nordørløver, er udlagt en Vragtønde med cylindrisk Topbetegnelse.

Masteren er udlaget og mindste Dybde over Vraget er 4 m. Tønde A: 54° 26' N. Br. 8° 35' Ø. Lgd.

815. Fyr forandret. Westørløversand. Fra den 24de April 1911 brænder Westørløversand Fyr permanent. Samtidig indsettes en rød, fast Lystinkel, der lyser fra N. 30° Ø. til N. 53° Ø. Den ovennævnte Dag vil muligvis Tændingen af Fyret være forsinket. 54° 22' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

816. Tønde forsvundet med Speil. Tønde udlagt. Franzosenloch. Eider. Den ydre Andvningstønde ved Eideren har i Stedet for den øverste Ballon beholdt et træobbeet Speil. 54° 14' N. Br. 8° 27' Ø. Lgd.

I Aussenøder, paa N-Siden af Franzosenloch, er i 4 m Vand udlagt en graa Stumpetønde med sort, kegleformet Topbetegnelse med Spidsen nedad. 54° 14' 09" N. Br. 8° 40' 07" Ø. Lgd.

817. Tønder midlertidig udlagt. Nordegründe. Væser. Paa Nordegründe er til Forsæg udlagt følgende sorte Spidstønder: Tønde I med sort-hvid Fløj paa 53° 56' 20" N. Br. 8° 09' 15" Ø. Lgd. Tønde I a med Trekant med Spidsen opad paa 53° 55' 46" N. Br. 8° 07' 18" Ø. Lgd. Tønde I b med Trekant med Spidsen nedad paa 53° 54' 57" N. Br. 8° 07' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1824. Kjøbenhavn 1910).

818. Undervandsklokkesignal midlertidig ophørt. »Borkunnriff« Fyrskib. Paa Grund af Beskadigelse er Undervandsklokken paa »Borkunnriff« Fyrskib midlertidig ikke i Virksomhed. 59° 45' N. Br. 6° 03' Ø. Lgd.

819. Radiotelegraf-Station oprettet. »Maas« Fyrskib. Holland. Paa »Maas« Fyrskib er oprettet en Radiotelegraf-Station, der kan maa pakaldes i Tilfælde af Nød. Stationens Kalde-signal er L. M. S. Bølgelængde 400 m. Skibe kan ved Hjulp af Flag eller andre Signaler sende Meddelelser til Fyrskibet, disse Meddelelser vil blive sendt videre over Scheveningen Radiotelegraf-Station. »Maas« Fyrskib: 52° 01' N. Br. 3° 53' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

820. Tønde flyttet Kwade Koel. Zeegal van Goerree. Spidstønde Nr. 1, Kwade Hoek, ligger nu i 4 m Vand paa 51° 50' 58" N. Br. 3° 59' 18" Ø. Lgd.

821. Oplysning om Tønde. Zuidergat. Wester-Schelde. Den rød og sort vandret stribeede Kugletønde Nr. 35 med Kegle, Zandergat, er blevet forsvundet med et Kors som Topbetegnelse. 51° 22' 37" N. Br. 4° 04' 16" Ø. Lgd.

822. Fortøjtønder udlagt. Harwich Harbour. England. Ved Harwich Harbour er udlagt 2 Fortøjtønder, Nr. 1 380 m S. 26° Ø. og Nr. 2 340 m S. 4° Ø. fra Shotley Pier Fyr, der ligger paa 51° 57' N. Br. 1° 16' Ø. Lgd.

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

823. Fortøjtønde udlagt. Lyme Bay. England. En Fortøjtønde til Skvedskiver, mærket »Tareget mooring«, er udlagt 4, 3 Sm S. 40° V. fra 50.-Enden af Beer Head. 50° 37' 48" N. Br. 3° 10' 00" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

824. Tønde udlagt. Basse Janne. Iles Eilemans. Frankrig. En rød, cylindrisk Tønde er udlagt i 37 m Vand e. 420 m S. 8° V. fra den nylige fundne 6. m Klippe paa SV-Kanten af Basse Janne. 47° 42' 10" N. Br. 3° 52' 21" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 601. Kjøbenhavn 1911).

825. Oplysning om Fyr. Cape Finisterre. Spanien. Cape Finisterre Fyr er et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 Sek. Synsvindten for det faste Lys er 16 Sm, for Blusset 26 Sm. 42° 53' N. Br. 9° 15' V. Lgd.

826. Grunde fundet. Onza Island SV. Pontevetra Bay. Ved Opnaaling af Pontevetra Bay er fundet følgende: Menguanilla Bank ligger 13 Kbl S. 40° V. fra S.-Pynen af Onza Island og mindste Dybde paa den er 9,1 m. En Grund med 8,2 m Vand ligger 8 Kbl S. 60° V. og en Grund med 15 m II Kbl S. 69° V. fra S.-Pynen af Onza Island. Onza Island: 42° 20' N. Br. 8° 35' V. Lgd.

827. Grunde fundet. Axim Bay. Gold Coast. Afrika. Ved en ny Opnaaling af Axim Bay er fundet en Del hidtil ukendte Grunde, man maa derfor ikke benytte ældre Kort ved Besøjningen. Axim Bay: 4° 52' N. Br. 2° 15' V. Lgd.

828. Spiritønders Form. Canada. Den canadiske Regering har vedtaget, at alle Spiritønder paa Styrbordsside skal være røde og have spids Top og alle Spiritønder paa Bagbordsside skal være sorte og have flad Top.

829. Tønde udlægges. Point Peter. Gulf of St. Lawrence. Ved Skibsstartens Begyndelse 1911 udlægges en sort Stumpetønde ved et Skær med 1,5 m Vand, som ligger e. 1 Kbl NØ. fra Enden af Værtet ved Point Peter. 48° 37' 56" N. Br. 64° 09' 47" V. Lgd.

- 847. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.** Brigantine Shoal. New Jersey. Brigantine Shoal Fløjtetønde er ombyttet med en sort Lys- og Fløjtetønde, mærket B.S., med firkantet Tophegnetegnelse. Den viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. En Spirmærketønde er udlagt ved Lys- og Fløjtetønden: 39° 22' 30" N. Br. 74° 17' 00" V. Lgd.
- 848. Fyrs Forandring opsat.** Egg Island. Delaware Bay. Egg Island hvide, faste Fyr er endnu ikke forandret. Forandringer er opsat indtil videre. 39° 10' 44" N. Br. 75° 08' 13" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 608. Kjøbenhavn 1911).
- 849. Klokketønde udlagt.** Little Annemessex River. Chesapeake Bay. Ved Indløbet til Little Annemessex River er udlagt en sort og hvid lodret stribet Klokketønde, S. 3° V. fra James Island Fyr og S. 71½° V. fra Somers Cove Fyr. 37° 57' 16" N. Br. 75° 55' 09" V. Lgd.
- 850. Afmærkning forandret.** Ocoquan Creek. Potomac River. Chesapeake Bay. Ved Ocoquan Creek er foretaget følgende Forandringer: Ved S.-Enden af den gravede Kanal er i 1. s m Vand udlagt Outer Mud Bar Lower Spiritønde 2, N. 47½° V. fra Kanten af High Point og N. 39° Ø. fra Freestone Point venstre Kant. Ved N.-Enden af den gravede Kanal er i 1. s m Vand udlagt Outer Mud Bar Upper Spiritønde 4, N. 87° V. fra Hulls Flagstang og N. 30½° V. fra Kanten af High Point. Lower Mud Bar Lower Spiritønde 2 har nu Nr. 6, Lower Mud Bar Upper Spiritønde 4 har nu Nr. 8, Upper Mud Bar Lower Spiritønde 6 har nu Nr. 10 og Upper Mud Bar Upper Spiritønde 8 har nu Nr. 12. High Point: 38° 37' N. Br. 77° 12' V. Lgd.
- 851. Tønde ombyttet med Klokketønde.** Pooles Island. Chesapeake Bay. Pooles Island Entrance Stumptønde 3 er ombyttet med sort Klokketønde 3. 39° 17' 00" N. Br. 76° 14' 12" V. Lgd.
- 852. Afmærkning forandret.** Bald Head Channel. Cape Fear River. North Carolina. I Bald Head Channel er foretaget følgende Forandringer: Outer Bar Stumptønde 1 ligger nu S. 13° V. fra Oak Island Rednings-Station, S. 69° V. fra Bald Head Fyr og N. 78½° V. fra Cape Fear Fyr. Inner Starboard Shoal Spidstønde 4 er inddraget. Bald Head Shoal Spidstønde 4½ har nu Nr. 4 og ligger S. 73½° V. fra Bald Head Fyr, N. 67½° V. fra Cape Fear Fyr og S. 14½° Ø. fra Oak Island Redningsstation. Cape Fear Fyr: 33° 50' 47" N. Br. 77° 57' 50" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 853. Klippe.** Risca do Zumby. Kap St. Rocque NMØ. Brasilien. Damperen »S. Luiz« har lidt Skibbrud ved at støde paa en Hindring paa c. 5° 06' S. Br. 35° 04' V. Lgd., N. 70° Ø. fra Landet ved Rio do Fogo.
- Efter Fiskeres Udsagn skal der paa dette Sted, 14 à 16 Sm fra Land, findes Klipper, der er kendt under Navnet Risca do Zumby.
- Indtil Faryandet er ommaalt bør Stedet kun beselles med den største Forsigtighed.
- 854. Fyr ikke tændt.** Villarino Point. Puerto San Antonio. Argentina. Fyret paa Villarino Point er ikke tændt, da det endnu kun er under Bygning. 40° 49' 00" S. Br. 64° 54' 41" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 174. Kjøbenhavn 1911).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 855. Fyr forandres.** Puerto de Motril. Spanien. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Forlængelsen af V.-Molen ved Motril Havn vil blive ombyttet med et rødt, fast Fyr, naar Arbejderne er fuldført. Motril: 36° 43' N. Br. 3° 32' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1011. Kjøbenhavn 1910).
- 856. Oplysning om Vrag.** Isla Grosa. Vraget af Skonnerten »Marguerite« er drevet hen imod Isla Grosa og ligger nu i Løbet mellem La Laja og Farallon paa Limite med Tenderne ved La Laja og den udlagte Vragtønde. Noget af Rejsningen er over Vandet. Isla Grosa: 37° 44' N. Br. 0° 42' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1792. Kjøbenhavn 1910).
- 857. Fyr.** Denia. De to hvide Fyr paa Molehovederne ved Denia Havn er nedlagte. Ved det ny Fyr paa den S.-lige Belgebrøder er Flammens Højde 4 m. Denia: 38° 51' N. Br. 0° 08' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 412. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 858. Tønder udlagt.** Takau Ko. Taiwan (Formosa Island). Japan. En rød cylindrisk

egnede og villige til at paalage sig Dommerhvervet, og at denne Opgave bedste kunde løses af et snævrere Udvalg, hvori de tre Grupper var repræsenteret.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der gennemgaaende været sluttet noget livligere, og de forskellige Markeders Udseende maa nærmest betragtes som lovende for den nærmeste Fremtid. Tonnagen er fremdeles ganske godt fordelt, og saavel de udgaaende som de hjemgaaende Rater i de ledende Markeder holder sig eller er endog en Kende højere. Derimod er det meget smaat bevendt med Kulfragter til Østersøen, men det er nærmest sandsynligt, at der vil blive et bedre Begær, naar nu Kronstadt og Boten begynder at tage fra. Af de hjemgaaende Markeder er det igen Sortehavet etc., som har læget Hovedopmærksomheden fangen, og der har til Trods for de russiske Paaskehelligdage været fragtet livligt for denne og næste Maanedes Lastning. Raterne er omtrent som noteret i forrige Uge, maaske nærmest lidt højere. Store Baade fra Odessa, Nikolajeff eller Klerson fik 9/1½ Rotterdam, 9/4½ Emden, Weseren eller Antwerpen, 9/7½ Hamborg, medens Sulina betalte 9/6 Rotterdam eller Antwerpen. For mindre Baade betalles fra Sulina c. 10/6 N. C. 11/ Hamburg. Middelhavet viser ingen Opgang, navnlig ikke den vestlige Del. Fra Aleksandria betalles 9/6 Bomuldsfrø for en stor Baad til Bremen, prompt. Kulfragterne til Middelhavet er faste. Der betalles 7/6 til Genua, Frcs. 8 Algier, 9 Marseille, 7/ Konstantinopel, 8/6

Venedig, 6/6 Port Said. Indien er fast, og indtil 16/ betalles paa »nett terms« fra Kurrachee til én Lossehavn U. K. eller Kontinentet pr. 1.—15. Maj. Nordamerika er fremdeles temmelig stille undtagen for Træ. Fra Golfen til Danmark betalles 11/ paa Netto-Charter, medens Trælast fragtedes til 122/6 Buenos Aires, 90/ Cherbourg og Honfleur (800). La Plata har vist en Kende mere Liv paa Basis af 9/9 à 10/ fra Buenos Aires, 6 d. Reduktion direkte Havn. Fra San Lorenzo betalles 10/9 og fra Bahia Blanca for Havre til London 12/. Østersømarkedet er stille. Reval har betalt 1/ Rotterdam, Frcs. 19 Hør til Dunkerque, medens Libau og Windau slutter til c. 9 d. Havrebasis Rotterdam, 10 d. Antwerpen. For Sukker fra Danzig eller Stettin er betalt 4/3 til London, 4/1½ Rotterdam. Kulfragterne indefter er meget lave. Der betalles fra Tyne eller Blyth 4/ Sundsvall (1,800), 3/9 Lübeck (2,800), 3/10½ Pernau (2,000), 3/6 Memel (2,100), 3/10½ Stockholm (2,500).

Fra Sø og Land.

Ved Marstal Navigationsskole er afholdt Eksamen i Dagene fra den 19. til den 24. April 1911.

Til Styrmandsekskens 1. Afdeling indstilledes 5 Elever; til Ekskens 2. Afdeling indstilledes i Navigation 3, Geografi og Vejrlære 3, Engelsk 3 og Søren og Handelsvidenskab 3.

2 Elever indstillede sig til Fiskeskipperproven og 4 til Sætte-skipperproven.

Alle indstillede bestod.

Tønde Nr. 1, mærket med et hvidt Anker, er udlagt 5. Kbl N. 690 V. fra Takau Fyr. 220 37' 07" N. Br. 120° 15' 04" Ø. Lgd., og en sort cylindrisk Tønde Nr. 2, mærket med et hvidt Anker er udlagt 1 Kbl N. fra Tønde Nr. 1.

Bekendtgørelser m. m.

859. Forsøg med ny Nat-Stormvarsels-Signaler. Tyskland. Til Forsøg gives, fra 1ste Maj til Udgangen af December 1911, Nat-Stormvarsels-Signaler paa følgende Maade ved de tyske Kyster: 1 rød Lanterne betyder atmosfærisk Forsyrrisler. 1 rød Lanterne over 1 rød Lanterne betyder Storm fra NY. 1 hvid Lanterne over 1 hvid Lanterne betyder Storm fra SV. 1 rød Lanterne over 1 hvid Lanterne betyder Storm fra NØ. 1 hvid Lanterne over 1 rød Lanterne betyder Storm fra SØ.

Ovenstaaende Signaler gives fra efternavnte Steder:

Børsen. Menel, 55° 43', N. Br. 21° 07', Ø. Lgd. Bristerort, 54° 57', N. Br. 19° 59', Ø. Lgd. Pillan, 54° 38', N. Br. 19° 53', Ø. Lgd. Hela, 54° 36', N. Br. 18° 49', Ø. Lgd. Greifswalder Oie, 54° 15', N. Br. 13° 55', Ø. Lgd. Darsser Ort, 54° 28', N. Br. 12° 30', Ø. Lgd. Friedriehsort, 54° 23', N. Br. 10° 11', Ø. Lgd.

Nordsee. Cuxhaven, 53° 52', N. Br. 8° 43', Ø. Lgd. Hamburg, 53° 32', N. Br. 9° 58', Ø. Lgd. Bremerhaven, 53° 32', N. Br. 8° 34', Ø. Lgd. Shillinghorn, 53° 42', N. Br. 8° 01', Ø. Lgd. Borkum, 53° 34', N. Br. 6° 40', Ø. Lgd.

Da Forsøgene drejer sig om, hvorvidt ovenfor nævnte Signaler kan forevæksles med andre Signaler, bedes Erfaringer og Iagttagelser vedrørende disse Signaler meddelt »Deutsche Seewarte in Hamburg« inden Udgangen af Januar 1912. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 485. Kjøbenhavn 1910).

860. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen over for Batum, Trapezunt, Adalia og Beirut er ophævet. Malta. — Alexandria og Port Said er erklæret smittet af Baboupest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr. Kort eller ny Bog; R: reitet, ny Udgave; † anuiter; †: tilhæg.

Kort eller Bogs Nr.

R	1826	England, West Coast. — Forinby point to Kirkcudbright.
R	2167	Scotland, East Coast. — Firth of Cromarty.
R	3110	Scotland, East Coast. — Cromarty firth anchorage.
R	2990	France, North Coast. — Le Havre.
R	1187	Mediterranean. — Alicante to Palamos.
R	2555	Mediterranean. — Port of Algiers.
R	903	United States. — Goulshorough bay to Little Spoon island.
R	612	United States. — Little Spoon island to Penanguit Point.
R	3113	Africa West Coast. Achowa point to Cape Coast castle.
T		Mediterranean Pilot, Vol. IV., 1908.
T		Persian Gulf Pilot, 1908.

N	5352	Frankrig. Baie de Quiberon.
R	5304	Iles de Glenan. Partie Sud. December 1910.
†	5352	Baie de Quiberon. (Edition provisoire).

N	75	Holland. Westkust Sumatra. Ilir tot Tennang. 1: 100 000. Mars 1911. Pris f. 1.50.
R	260	Vaarvaters en ankerplaatsen nabij de Kleine Soenda-elanden. Blad I. (Zuidkust Java en Straat Balli), met plans: 1) Zuidkust Java. Gradiazanbaat. 1: 50 000. 2) Oostkust Java. Paugang-baat. 1: 50 000. 3) Westkust Balli. Gifi Manoeek-baat. 1: 20 000. 4) Oostkuste Java. Reede Banjouwangi. 1: 15 000. April 1911. Pris f. 0.75.

De forenede Bryggerier meddeler os, at det store Dampskib »Normannia«, der for Tiden ligger i Rotterdam, har rekvireret et større Parti Anker Øl, som er sendt til Rotterdam med et af Det ostasiatiske Kompagnis Skibe, der just anløber denne Havn. Man vil heraf kunne forstaa, at Anker Øl maa være særlig eftertragtet af d'Hrr. Officerer og Skibsrestauratører, naar det rekvireres til Skibsproviant. selv om Skibene ligger langt borte i udenlandske Havne.

Havarier og Forlis.

Cupido, Dpsk. af Bremen, er den 24. ds. paa Rejsen fra Bremen grundstødt paa Nørre Sundby Flak. Flot ved Højvande uden Assistance og fortsat Rejsen til Nørre Sundby.

Marie, Galease af Hadsund, er paa Rejsen til Roskilde med 500 Sække Cement i Taage grundstødt i Issefjorden. Mandskabet er landsat, Skibet lækt.

Gertrud, Dpsk. af Gøteborg, er den 26. ds. paa Rejsen fra Grimsby til Gølle med en Ladning Kul grundstødt i Regntaage paa Hveen. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavn Skibs-Salgs-Bureau« ved Charles Hvilsum er i disse Dage den tidligere i Halmstad hjemmehørende Motorgalease »Victoria« solgt til Rusland.

»Victoria« sank som bekendt nede ved Helsingør og blev paa Auktion indkøbt af Skibsreder Jensen i Hellerup, der selv bjergede Skibet ind til Humlebaek Havn, hvor det nu har gennemgaaet en stor Reparation.

Staaalkonnerten »Frida« af Viken, der gennem samme Firma fornylig blev solgt til Tyskland mod Bundbesigtelse, er i disse Dage bleven bundbesigtiget i Helsingborg, hvor Bunden blev godkendt, og Skibet er nu overtaget af dets Ejer.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsum.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Galease til Salg.

Gal. »Nordland«, 29 Netto Register, ca. 63 Tons dw., omb. 1869, er til Salg for 2200 Kr. Skibet er i udmærket Stand.

Holm & Strøberg, København,
St. Annæ Plads 15.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Aldolph Andersen, Scubert, ank. hertil 24./4. — Alexandria, Nielsen, dokker — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 26./4. til Cadiz. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 27./4. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunckerque 21./4. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 25./4. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./4. til Boston. — Arno, Thomsen, afg. Algier 21./4. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Havre 25./4. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 20./4. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 25./4. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 26./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Reval 23./4. — Christian IX, Holm, ank. London 23./4. — Dagmar, Bøgvad, afg. Antwerpen 26./4. til Algier. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 25./4. til Libau. Florida, Andersen, dokker. — Garonne, Krowann, afg. Rochelle 24./4. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 26./4. — Helvig Olav, Holst, afg. Christianssand 22./4. til New York. — Hjelm, Kyllsbeck, ank. hertil 26./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Livorno 22./4. til Lipari. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga. 24./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 25./4. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./4. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 25./4. til Riga. — Leopold II, Christensen, pass. Holteuan 26./4. for Libau. — Loire, Craignou, afg. Riga 26./4. til Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 25./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 12./4. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 21./4. til Tunis. — Moskoy, Jon Jønsen, ank. Havre 25./4. — Morsø, Nellemann, ank. Madeira 26./4. —

Nicolai II, Jørgensen, afg. Galata 22./4. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 25./4. til St. Petersburg. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 24./4. — Omsk, Tønnesen, ank. Libau 20./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 18./4. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 22./4. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 20./4. — Pregel, Iversen, afg. Bordeaux 26./4. hertil. — Saga, Wiberg, ank. hertil 26./4. — Seine, Dampt, afg. Stettin 25./4. til Riga. Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, dokker. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 22./4. — Tyr, Thauing, afg. herfra 25./4. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 26./4. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 26./4. — Hans Gude, ank. Stettin 24./4. — Lena, afg. Liverpool 24./4. hertil. — Vadsø, afg. Stettin 22./4. til Manchester.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Genua 17./4. — Amalienborg afg. Ghent 21./4. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Genua 18./4. — Børglum ank. Hartlepool 24./4. — Chassie Mærsk ank. Rouen 22./4. — Dansborg afg. Newport 21./4. — Elsborg ank. Livorno 23./4. — Esrom afg. Port Said 23./4. — Flynderborg afg. Windau 18./4. — Fredensborg ank. Odense 22./4. — Frederiksborg ank. Savona 22./4. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 23./4. — Gurra ank. Genua 17./4. — Hammerhus ank. Theodosia 21./4. — Harrildsborg afg. Garston 22./4. — Hundborg afg. Kalundborg 21./4. — Høneborg ank. Thamsbavn 24./4. — Jelling afg. Huelva 22./4. — Jomsborg ank. Rotterdam 21./4. — Jungshoved, afg. Buenos Aires 27./3. — Jægersborg afg. Rotterdam 22./4. — Kallundborg, ank. Genua 18./4. — Kalø ank. Cadix 17./4. — Klampenborg afg. Antwerpen 14./4. — Kronborg pass. St. Thomas 20./4. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Weston 22./4. — Marselisborg afg. Tyne 20./4. — Visborg afg. West Hartlepool 22./4. — Næsborg ank. Ghent 18./4. — Peter Mærsk ank. Huelva 21./4. — Rændelsborg ank. Huelva 15./4. — Rosenborg ank. Tyne 21./4. — Silkeborg afg. Burntisland 21./4. — Skakkeborg ank. Huelva 12./4. — Skanderborg ank. Danzig 23./4. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 28./3. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Spigerborg ank. Memel 18./4. — Stegelborg ank. Memel 18./4. — Stjerneborg ank. St. Raphael 20./4. — Søborg afg. Cadix 17./4. — Taarnborg ank. London 23./4. — Tuborg ank. Sunderland 24./4. — Ulfborg ank. Stettin 20./4. — Uranienborg ank. Las Palmas 14./4. — Vordingborg afg. Huelva 20./4. — Ørkild ank. Mariupol 21./4.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 7./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Ghent 19./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Dunston 22./4. — Russ, Petersen, afg. Newcastle 19./4. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Bona 20./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Catania 20./4. til Huelva. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rotterdam 25./4. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Glückstadt 24./4. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Rosario 5./4. til Las Palmas f. O. — Newa, Dahl, ank. Windau 23./4.

Vesterhavet. Nautik, Brinch, pass. Gibraltar 22./4. for London. — Nordsoen, Gramm, ank. Methil 23./4. — Nexos, Basse, ank. Ibiza 23./4. — Ellen, Hansen, ank. Danzig 23./4. — Fylla, Christensen, afg. Hamburg 22./4. til St. Malo. — Gerda, Iverseu, ank. Sligo 22./4. — Inger, Schiff, ank. Esbjerg 23./4. — Johanne, Thøgersen, pass. l'Ouessant 24./4. for Nantes. — Karla, Nielsen, pass. Deal 24./4. for Cullera. — Laura, Pedersen, ank. Ramsey Bay 24./4. — Marie, Jessen, ank. Langevaag 25./4. — Nora, Larsen, ank. Liverpool 22./4. — Cito, Jepsen, ank. Hamburg 23./4. — Dagmar, Mathiasen, pass. Brunshüttel 24./4. for Hamburg. — Norma, Mikkelsen, afg. London 24./4. til Antwerpen. — Alfa, Lauritsen, ank. Rouen 23./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 15./4. — London, Bom, ank. Cagliari 24./4. — Paris, Tholander, afg. Libau 20./4. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./4. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cagliari 21./4. til Algier. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bathurst 15./4. til Marseille. — Roma, v. Thun, afg. Hamburg 22./4. til Barry.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Burnt Island 25./4. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 26./4. til Hamburg. — Skinfaxe, Faber, ank. Libau 24./4. — Gulfaxe Petersen, afg. Emden 26./4. til Kjøbenhavn. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Aarhus 24./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Rotterdam 26./4. — Freja, Nielsen, ank. Hull 22./4. — Vera, Thing, ank. Hamburg 24./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 25./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Rotterdam 25./4. — Agnete, Farup, afg. Rotterdam 25./4. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 22./4. — Alice, Jørgensen, ank. Randers 27./4.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Blyth 24./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Königsberg 22./4. — Valborg, Hansen, ank. Danzig 25./4. — Gunhild, Hanseu, ank. Ghent 26./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Santander 22./4. —

Martha, Christensen, afg. Cardiff 26./4. — Elna, Rathje, ank. Nizza 26./4. — Therese, Petersen, afg. Burntisland 16./4. — Simone, Terkildsen, afg. Ghent 25./4. — Jeanne, Olsen, afg. Sau Felix 24./4. — Vera, Larsen, afg. Sfax 25./4. — Daisy, Lagesen, ank. Norrköping 26./4. — Anic, Leth, ank. Svaneå 22./4. — Kamma, Löffler, ank. Livorno 24./4.

Havet. Fyon, Andersen, afg. Hull 25./4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Sundsvall 26./4. — Urania, Clausen, afg. Leith 24./4.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Libau 25./4. — Holland, Poulsen, ank. Windau 24./4. — England, Andersen, ank. Windau 23./4. — Rusland, Bennetsen, ank. Reval 25./4.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Styrmand Holst, ank. Habanna 14./4.

Europa. Europa, Hanseu, afg. Valencia 19./4. — Frankrig, Friis, ank. Barrow 25./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Hamburg 18./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Haderslev 25./4. — Alf, Clausen, afg. Falmouth 24./4.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Sagress 22./4. for Gaeta. — Nelly, Clausen, afg. Antwerpen 26./4. til Rendsborg. — Fanny, Eriksen, pass. Ardrossan 24./4. for Island. — Lilly, Nielsen, afg. Greenock 26./4. til Swansea. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 25./4. for Manchester. — Daguy, Sørensen, afg. Stettin 25./4. til Amsterdam. — Mary, Bang, afg. Grenaa 23./4. til Bristol.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Königsberg 26./4.

Æra. Energi, Jensen, ank. Flensborg 22./4. — Emanuel, Svane, ank. Grimsby 23./4. — Erindring, Nielsen, ank. Helsingør 25./4.

Sejlskibe.

Svendborg. Rota, Hansen, ank. Drøbak 19./4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Nykjøbing S. 19./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Drammen 19./4. — Libra, Hansen, ank. Kristiania 19./4. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Laugesund 19./4. — Belona, Nielsen, ank. Dysart 20./4. — Alma, Hansen, ank. Dunkerque 20./4. — Ring Anderson, Hansen, ank. Swinemünde 20./4. — London, Andersen, ank. Boness 20./4. — Kaspar, Hansen, ank. Leith 21./4. — Fylla, Rasmussen, ank. Dysart 21./4. — Jens, Jørgensen, ank. Cuxhaven 21./4. — Severine, Jensen, ank. Karlshamn 21./4. — Britannia, Rasmussen, ank. Lebbin 21./4. — Otto, Klug, ank. Rügenwalde 21./4. — Gæa, Petersen, ank. Westervik 22./4. — Britta, Jensen, ank. Höganäs 21./4. — Valdemar, Andreasen, ank. Drøbak 21./4. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Danzig 21./4. — Martin Nissen, Petersen, ank. Reval 21./4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Rønne 22./4. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kings Lynn 21./4. — Willemoes, Eriksen, ank. Stagsund 24./4. — Cathrine, Hansen, ank. Paimpool 23./4. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Assens, 24./4. — Ane, Jørgensen, ank. Stettin 23./4. — Mine, Jørgensen, ank. Fowey 23./4. — Ruth, Falentin, ank. Dysart 24./4. — Pampa, Jensen, ank. Colberg 22./4. — Ariel, Rasmussen, ank. Åhus 23./4. — Zenitha, Jensen, ank. Rostock 24./4. — Delos, Andersen, ank. Ystad 25./4. — Capella, Hansen, ank. Nørre Sundby 26./4. — Fanny, Hansen, ank. Halmstad 26./4. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. Sundsvall 26./4. — Immanuel, Jensen, ank. Stettin 26./4.

Æra. Bien, Petersen, ank. Karlshamn 23./4. — Hertha, Krull, ank. Karrebæksminde 24./4. — Skandia, Fabricius, ank. Kristiansand 22./4. — Malfrid, Hansen, ank. Vejle 21./4. — Kiane, Christensen, ank. Leith 21./4. — Concordia, Madsen, ank. Boness 21./4. — Rolf, Christensen, ank. Hamburg 22./4. — Duen, Hay, ank. Halmstad 23./4. — Christine, Rasmussen, ank. Stege 23./4. — Kathinka, Olsen, ank. Riga 22./4. — Mestor, Petersen, ank. Saksjøbing 22./4. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 22./4. — Kodan, Hansen, ank. Barbados 23./4. — I. A. Kromann, pass. Dungeness 21./4. østg. — Fredensborg, Kisby, ank. Vigo 21./4. — Søstrene, Christensen, ank. Hamburg 22./4. — Hebe, Clausen, ank. Varberg 21./4. — Dana, Pedersen, ank. Havre 23./4. — Gloria, Fabricius, ank. Vejle 24./4. — Esther, Fabricius, er ank. Rio Grande. — Sejerskransen, Friis, ank. Karlshamn 24./4. — Karla, Albertsen, ank. Newcastle N. S. W. 22./4. — Minda, Rasmussen, ank. Swinemünde 24./4. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Reykjavik 25./4. — Albertine, Madsen, ank. Wismar 25./4. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 25./4. — H. C. Christensen, pass. Dungeness 22./4. — Claudia, Aaberg, ank. Point a Pitre 24./4. — Marie, Petersen, ank. Bagenkop 25./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. April 1911. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Sø- og Handelsretsd. — Valgene til Sø- og Handelsretten. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky,

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

eller
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkertør
dobbelt og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originalt
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltsaaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner

m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 2. Maj 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890
Bydepot
6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakster og Skrueakster leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

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

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



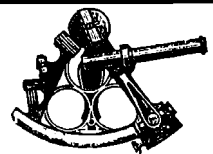
i. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

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

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16 Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4108.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon-Nr.
124.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H. 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Telt. 182
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Telt. 182

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: "Bjorch-Jensen"

Telefon 7262.

Hypotheklaan

i 1 Klasse skandinaviske Dampskibe bevilges. Nærmere Oplysninger ved

JOH. WESMANN
Kristiania.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.

Hill-Madsen's

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telt. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandfæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billigt.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Krattige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: "Hansen", Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik-Hansen, Vejle.

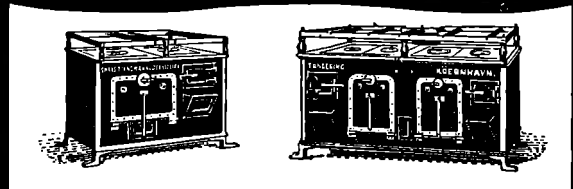
BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

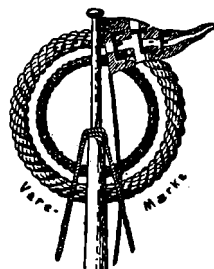
4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Kjøbenhavn, den 2. Maj 1911.

Den paa andet Sted i nærværende Nummer af Bladet gengivne Sø- og Handelsretsdøm i »Gudrun«-Sagen er paa sin Vis egnet til at vække Opmærksomhed, idet den nævnte Dampers Fører i Medfør af Sølovens § 296 af Retten er erklæret uværdig til at føre Skib, samtidig med at han efter Lovens § 293 er bleven idømt en efter Sø- og Handelsrettens sædvanlige Praksis meget betydelig Bøde.

Bestemmelsen i Sølovens § 296 anvendes saa sjældent af vore Domstole, at der nok kan være Grund til at gengive den ved denne Lejlighed:

»En Skipper, der har paadraget sig Ansvar efter §§ 287, 2det Stykke, 289 under særdeles skærpente Omstændigheder, 291, 2det Punktum, 292, 1ste Stykke, eller 293, kan derhos ved Dommen erklæres uværdig til at føre Skib. Virkningen af saadan en Dom standses ikke ved dennes Appel, men den kan, for saa vidt Forholdet henhører under § 293, efter Sagens Genoptagelse ophæves ved en ny Dom efter Forløbet af i det mindste ét Aar, naar den paagældende tilvejebringer Oplysninger, der tale for, at Retten til at føre Skib igen kan betros ham.«

Det er vel nærmest utænkeligt, at § 296 slet ikke skulde være bleven bragt til Anvendelse siden Emanationen af Søloven af 1ste April 1892, men vi maa i hvert Fald for vort Vedkommende tilstaa, at vi ikke mindes nogen egentlig Domsafsigtelse efter denne Paragraf; derimod erindreres vi et Tilfælde, som staar § 296 meget nær, idet en Fører for at undgaa Tiltale fra det Offentliges Side i Mindelighed vedtog at aflevere sit Skibsførerbevis, saaledes at han kun paany kunde komme til at føre Skib efter Justitsministeriets Tilladelse. Det af Føreren udviste Forhold i hint Tilfælde — som forøvrigt kun ligger faa Aar tilbage — var et saadant, at en Dom nødvendigvis maatte have frataget ham Patentet.

Naar Sølovens § 296 saa at sige aldrig træder fra Lovsamlingen ud i det praktiske Liv, medens tilsvarende Bestemmelser i andre Landes Sølovgivning om ikke hyppigt, saa dog nu og da møder den, der til Stadighed gennemlæses de Domme i nautiske Søsager, der afsiges ved en Række fremmede Domstole, saa vilde det selvsagt være allfor naivt, om man gik ud fra, at Grunden simpelthen var den, at vor Navigatorstand stod saa meget højere end disse andre Nationers. Langt snarere er Aarsagen vel den, at Bestemmelsen i § 296 efter sin Formulering er et meget tungt virkende Apparat. Først efter et Aars Forløb kan den, som har mistet sit Skibsførerbevis ved en Dom efter denne Paragraf, begynde at gøre sig Haab om at tilbagevinde sin Ret til at føre Skib, hvad der imidlertid kun kan ske ved — en ny Dom. En Suspendering af Patentet paa en vis, af Retten nærmere bestemt Tid, kendes ikke, og Styrmand eller Maskinmestre kan § 296 overhovedet ikke bringes til Anvendelse paa.

Under disse Forhold kan man næppe undre sig over, at danske Domstole krymper sig ved at ty til § 296. Den virker nemlig saa haardt — navnlig ved Bestemmelsen om, at Virkningen kun kan hæves ved en ny Dom, til hvilken den paagældende selv maa sørge for at faa indsamlet fornødent Bevismateriale — at der egentlig blot kan blive Tale om at anvende den i de Tilfælde, der nærmest er ganske haabløse. Og til denne sidste Kategori hører efter vort Skøn netop en Sag som den nu paadømte »Gudrun«-Sag.

Tilbage bliver det Spørgsmaal, hvorvidt det maatte være ønskeligt at faa § 296 omforinet efter fremmed Mønster, et Spørgsmaal, som der er saa meget mere Grund til at drage frem, som en delvis Ændring af Søloven jo netop for Tiden er under Overvejelse i et særligt Udvalg. Vi vilde for vort Vedkommende være tilbøjelige til at besvare dette Spørgsmaal bekræftende, og en lignende Anskuelse vil man mulig fortrinsvis genfinde netop blandt den Del af Skibsfører- eller rettere Navigatorstanden i det hele, hos hvem den personlige Ansvarsfølelse ved Udøvelsen af deres Gerning har naaet sin højeste Udvikling.

Af ganske særlig Interesse vilde det imidlertid være at kende det Syn paa Spørgsmaalet, som Sø- og Handelsretten selv er naaet til gennem sin mangeaarige Praksis.

Justitsministeriet har udstedt følgende:

Bekendtgørelse om hvor Skibe, som indløber i Limfjorden, skulde erhverve Praktika (Samkvemspas). Justitsministeriets Bekendtgørelse af 6. September 1895, hvorefter Skibe, som i Følge Lovgivningen om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget er forpligtede til at erhverve Tilladelse til Samkvem med Land (Praktika. Samkvemspas) for saa vidt de indløber i Limfjorden, skal erhverve saadan Tilladelse henholdsvis ved Hals og Thyborøn, er ophævet; de nævnte Skibe skal herefter erhverve saadan Tilladelse i Købstæderne hos den, som af Karantænekommissionen bemyndiges til at udfærdige Tilladelsen, og udenfor Købstæderne ved vedkommende Toldsted, eventuelt Toldkontrolpost.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Justitsministeriet, den 1ste Maj 1911.

Søfolks Deltagelse i Rigsdagsvalg. Landstingets Udvalg har med Piper som Formand og Theilmann som Ordfører den 28. April afgivet Betænkning over Lovforslag om Søfolks og Statstjenestemænds Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

Det hedder deri, at medens Søfolkene har deres Virksomhed borte fra Hjemmet og som Følge deraf som Regel vil være bortrejst paa Valgdagen, vil dette kun undtagelsesvis være Tilfældet for en Statstjenestemand og da kun ved et enkelt Valg. Man vil ogsaa for Søfolkens Vedkommende langt lettere kunne tilvejebringe nogenlunde Sikkerhed for en hemmelig Afstemning end for nogen af de andre Vælgere, der ikke kan give personligt Møde. Udvalget med Undtagelse af Harald Jensen finder det derfor rettest for Tiden at nøjes med at lade Loven gælde for Søfolk og udsætte Spørgsmaalet om at udvide den til andre, indtil det lykkes at finde en betryggende Afstemningsmaade, idet man maa finde det uforsvarligt at lade Stemmeafgivningen paa Bekostning af Sikkerheden for en lovlig Afstemning og med Udsigt til mangfoldige Valgklager.

I Overensstemmelse hermed foreslaar Udvalget med Undtagelse af Harald Jensen Forslaget ændret, saa at det ligesom det forelagte Regeringsforslag kun omfatter Søfolk, men med Bibeholdelse af de Forbedringer, Forslaget ivoerigt har faaet i Folketinget.

Et Mindretal (Harald Jensen) kan ikke gaa med her til, men maa anbefale at stemme imod de af Udvalgets Flertal i denne Hensigt stillede Ændringsforslag.

Forslaget kommer til anden Behandling i Landstinget Onsdag den 3. Maj.

Forbud imod at landsætte Zigøjnere i Tyrkiske Havne. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. svenske Gesandt i Konstantinopel, der varetager Danmarks Interesser i Tyrkiet, meddelt Udenrigsministeriet, at den tyrkiske Regering har anmodet ham om at advare danske Rederier mod at tage Zigøjnere om Bord paa deres Skibe for at befordre dem til Tyrkiske Havne.

Det er nemlig forbudt Zigøjnere, der rejser i samlet Trop, at gaa i Land paa Tyrkisk Territorium, af hvilken Grund de Tyrkiske Konsulater har faaet Paalæg om ikke at visere Pas for saadanne Personer.

Forandring af Toldsted. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Ministeriet for Handel og Søfart har Generaltolddirektoratet meddelt, at den under Thisted Toldsted hørende Del af Thyborøntangen fra 1. Maj d. A. henlægges under Lemvig Toldsted.

Sø- og Handelsretten. Under 27. April har Justitsministeriet beskikket Cand. jur. G. Weiss til 2. Assistent under Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Kollision. Esbjergdamperen »Alfa« kolliderede den 27. April Kl. 10 Aften med den græske Damper »Elle« i Nordsøen. »Alfa« sank i Løbet af faa Minutter. Ved denne Lejlighed druknede første Maskinmester Rohde, Vamdrup, anden Maskinmester Petersen, Esbjerg og Fyrbøder Jensen, Esbjerg, samt Messedrengen Engelbrecht. »Alfa« var paa Rejse fra Rouen til Methil i Ballast.

Kjøbenhavns Lodseri. Marineministeriet har fra 1. Maj ansat Lodsinspektør ved Dragør Lodseri, Kapitajn Messerschmidt i den ved Lodsinspektør, Kapitajn Paulsens Død ledigblevne Post som Lodsinspektør ved Kjøbenhavns Lodseri. (Ritz. Bur.).

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 29. April:

Lidt spredt Is ud for Østlandet; alle Østfjorde endnu isfyldte, ingen Passage. Svag, østlig Vind.

Telegram fra Sigluffjord den 30. April:

Den 30. April er der næsten isfrit 6 Mil af Sigluffjord: Sydøstlig Brise; klart. Spærret ved Kap Nord.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1910.)

Lodsvæsnet. Det i sidste Aarsberetning omtalte Udvalg til Udarbejdelse af Forslag til ny Bestemmelser for Lodsning under Bugsering har afgivet Betænkning til Marineministeriet. Denne Betænkning er gennem Ministeriet for Handel og Søfart tilstillet Repræsentationen.

Repræsentationen har givet Betænkningen sin Tilslutning og anbefalet det deri fremsatte Forslag til Æn-

dring af de gældende Lovregler for Lodsning under Bugsering.

Ministeriet for Handel og Søfart har anmodet om Repræsentationens Udtalelser om Spørgsmaalet om Indførelse af Lodstvang for Skibe med et Dybgaende af 3 m. og derover, der fremdrives ved Damp eller anden Maskinkraft, ved Navigering gennem det til Lemvig gravede c. 11,000 Fod lange Sejlløb.

Repræsentationen har i denne Anledning udtalt, at den principielt maa anse det som meget uheldigt at indføre Lodstvang i nogen Del af vore Farvande. Repræsentationen har derfor kun kunnet tiltræde det foreliggende, af Marineministeriet udarbejdede Udkast til Bekendtgørelse om Indførelse af Lodstvang i ovennævnte Sejlløb under den Forudsætning, at der sikres tilstrækkelig Lodsassistance for Skibene, og fordi det i Udkastet er fastsat, at Lodsningsudgifterne vil blive at udrede af Lemvig Havnekasse.

Under 21. April f. A. er derefter fra Marineministeriet udgaet Bekendtgørelse om Indførelse af Lodstvang i ovennævnte Sejlløb.

Fyr- og Afmærkningsforhold. Signålvæsen. Efter Anmodning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen rettet Henvendelse til Marineministeriet om, at Farvandet mellem Sejro Sø. Rev og det fra Ordrupnæs udskydende Flak maa blive afmærket, og at der særlig for Østsidens Vedkommende maa blive anbragt en Prik ved den paa Flakket liggende 7 Fods Grund. — Ministeriet har meddelt Repræsentationen, at det er enigt med denne i Ønskeligheden af, at det paa-gældende Farvand afmærkes, men at det, da Opmaalingen af Ordrup-Flak er af gammel Dato, er betænkelig ved nu at anbringe en Afmærkning, som kunde lede til den Opfattelse, at der i vedkommende Farvand ikke findes andre Farer for Smaafartøjer end den i Kortet angivne 2,2 m. Pulle. Man foretrækker derfor, eventuelt allerede i Aar, at lade en ny Opmaaling foretage og vente med Afmærkningen, indtil Resultatet foreligger.

Efter Anmodning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen rettet Henvendelse til Marineministeriet om, at der maa blive udlagt en Lysbøje ved det nuværende Sømærkes Plads ved Treldenæs paa den sydlige Side af Indløbet til Vejle Fjord, da en saadan ogsaa vil have Betydning for den gennemgaaende Sejlads. — Ministeriet har beklaget ikke at kunne imødekomme dette Andragende, da det ikke disponerer over ledige Lystønder, og formener, at der er andre Steder i de danske Farvande, hvor en Lystønde vilde være af større Betydning for den almindelige Skibsfart. Hvad Sejladsen paa Vejle Fjord angaar, gør Marineministeriet endelig opmærksom paa, at Belysning af Fjorde er en Opgave, som Fyrvæsnet ikke paatager sig.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har, ligesom i det foregaaende Aar, tilskrevet Repræsentationen angaaende Spørgsmaalet om Oprettelse af Fyr i Farvandet Syd for Fyn. Repræsentationen har imidlertid anset det for mindre heldigt paa nærværende Tidspunkt atter at rejse denne Sag, da den under Udførelse værende Byggeplan for Fyrvæsnet først vil være gennemført i 1915, saaledes at Sagens Gennemførelse forinden vilde kræve ekstraordinær Bevilling, der for Tiden næppe kan opnaas.

Den i sidste Aarsberetning omtalte Sag om Signålvæsen fra visse Lods- og Fyrstationer er paa Foranledning af Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg optaget til fornyet Overvejelse, i hvilken Anledning Repræsentationen overfor Ministeriet for Handel og Søfart har fastholdt sit tidligere Standpunkt ved at anbefale Oprettelsen af en Signålvæsenstation paa Sprogø, medens den vedblivende ikke finder, at der er tilstrækkelig Anledning til Oprettelsen af de øvrige Signålvæsenstationer. En Station paa Sprogø maa antages at komme forbisejlene Skibe til Nytte i et saa stort Antal Tilfælde, at dette tilstrækkeligt kan begrunde dens Oprettelse.

Havneforhold. Repræsentationen har til Ministeriet afgivet fornyet Erklæring over Forslag til et nyt Reglement for Københavns Havn og i denne Erklæring henholdt sig til sine tidligere Udtalelser om denne Sag.

Under 1. Juli f. A. er af Ministeriet for offentlige Arbejder udfærdiget Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn, hvilket Reglement er traadt i Kraft den 1. Oktober f. A. Idet Repræsentationen henviser til sine udførlige Udtalelser i Aarsberetningen for 1908 om det da foreliggende Udkast til nyt Reglement, særlig angaaende Spørgsmaalet om Skibsførerens Ansvar for den Skade, som han, hans Mandskab eller Fartøj anretter i Havnen eller paa dennes Indretninger eller Materiel, skal her gengives den Ordlyd, den paagældende Paragraf (§ 45) har faaet i det ny Reglement:

»Skibet (Rederen) er ansvarlig for al Skade, som det maatte anrette i Havnen paa Broer, Bolværker eller andre faste Havneindretninger samt paa Havnevæsnets svømmende Materiel, naar dette ligger forløjet eller til Ankers, med mindre det fra Skibets Side bevises, at Skaden er bevirket ved Naturbegivenheder eller ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i Skippers eller Mandskabs Magt at afværge, eller at den er bevirket ved en fejlagtig Betjening af Havnevæsnets Broer, Kraner, Opmudringsmaskiner eller Fartøjer eller ved en af Havnemyndighederne fejlagtig given Ordre.«

Repræsentationen har fremdeles til Ministeriet udtalt sig om et af Nørre Sundby Byraad udarbejdet Forslag til et nyt Reglement for Nørre Sundby Havn.

Til Ministeriet har Repræsentationen afgivet Erklæring over et af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe fremsendt Andragende angaaende Nedsættelse af Bropenge ved Lossebroen ved Krik.

(Sluttet.)

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 31/1911, afsagt den 12. April 1911. Overretssagfører A. Munch-Petersen, Aktor, mod Tiltalte S. S. Fører af Dampskibet »Gudrun«.

Under denne Sag tiltales S. S., Fører af Dampskibet »Gudrun«, for Overtrædelse af Sølovens § 293.

De nærmere Omstændigheder er følgende:

Tiltalte, der har været Fører af »Gudrun« i tre à fire Aar, styrede paa Rejse med nævnte Skib fra Seaham Harbour til Neufahrwasser med en Ladning Kul Natten mellem den 4. og 5. Februar 1911 ned gennem Sundet. Det var roligt Vejr og fyrklart. Tiltalte var kommen paa Broen, da Skibet var ud for Taarbæk Bøje. 1ste Styrmand havde da Vagt, men afløstes ved 12 Tiden, da Skibet var i Nærheden af Middelgrundsfortet, af 2den Styrmand, som kun havde været om Bord i c. halvanden Maaned. Ned igennem Hollænderdybet opholdt Tiltalte, 2den Styrmand og Rorgænger sig paa Broen. Efter de Forklaringer, der er afgiven af begge de sidstnævnte Personer og af den Matros, der havde Udkig paa Bakken, maa der gaas ud fra, at »Gudrun« er gaaet i Farvandets østlige Side, og at de to modgaaende Dampere, som passeredes, begge gik vestligere i Farvandet end »Gudrun« og har vist grønt Lys. Saavel efter Vidnerne som efter Tiltaltes egen Forklaring maa der gaas ud fra, at Tiltalte selv har haft den Tro, at man gik i Farvandets vestlige Side; han har haft det Indtryk, at Damperne viste rødt Lys, og bildt sig ind, at de passerede paa Bagbords Side. Da den sidste af de modgaaende Dampere passeredes, opstod der efter 2den Styrmands Forklaring en Diskussion mellem Tiltalte og ham om, hvorvidt den viste grønt eller rødt Lys, og da »Gudrun« var nogle Skibslængder fra Damperen, gav Tiltalte Ordren Bagbord. 2den Styrmand, der gik ud fra, at der

vilde ske en Kollision, hvis Ordren blev efterkommet, vendte sig om til Rorgænger og sagde: støt med Roret, hvorpaa han sagde til Tiltalte: »De kan jo se, den viser grønt«. Tiltalte tog Kikkerten, saa paa Skibet og sagde derefter til Rorgænger: støt, hvorefter Skibene passerede hinanden i c. én Skibslængdes Afstand.

Noget senere, umiddelbart efter at »Gudrun« i kun én Skibslængdes Afstand om Bagbord havde passeret den Lysbøje, der afmærker den paa den østlige Side af Hollænderdybet liggende Grund Ryggen, hvis øverste Pulle kun er c. 14 Fod (»Gudrun«s Anning var over 18 Fod), beordrede Tiltalte pludselig Styrbords Ror. 2den Styrmand blev forbavset over Ordren og gentog spørgende: »Styrbords Ror?« Tiltalte sagde Ja, og Rorgænger lagde Roret Styrbord, men da 2den Styrmand kort efter, at Skibet var begyndt at dreje til Bagbord, saa, at man kom ind i den Vinkel af Nordre Røse Fyr, som giver Et-Blink, gjorde han Tiltalte opmærksom herpaa, og Tiltalte beordrede saa straks Bagbords Ror. Ordren blev øjeblikkelig efterkommet, men inden Skibet var drejet for det Bagbords Ror, stødte det med fuld Fart paa Grund paa Ryggen Kl. henad 1.

»Gudrun«, der maaler 1,171 4/100 Netto Reg.-Tons, og som er hjemmehørende i København, kom til at staa ret fast i Grunden, saaledes at det først Mandag den 6. Februar Kl. c. 3 Em. kom flot ved Assistance af Bjergningsdampere, og efter at der var losset c. 400 Tons Kul. Skibet havde lidt en Del Skade og maatte losse og reparere i København. Reparationsomkostningerne anslaaes til c. 40,000 Kr. Bjergelønnens Størrelse og Tabel ved Skibets Ophold her er endnu ikke opgjort.

Det maa ved de fremkomne Oplysninger betragtes som godtgjort, at Tiltalte har været beruset ved den paagældende Lejlighed, og at han ogsaa tidligere har været beruset under Udøvelsen af sin Tjeneste som Skibsfører. Han synes navnlig at have Hang til Nydelse af spirituøse Drikke, naar Skibet skal føres ind og ud af Havne eller gennem snævre Farvande. Efter det fremkomne har han saaledes ved Indsejlingen til Dunkerque i November 1910 styret lige imod et Fyrskib, der ligger inde mellem Grundene uden Besætning, og da 1ste Styrmand gjorde ham opmærksom paa, at det var nødvendigt at gaa til Side for Fyrskibet, udtalte Tiltalte, at det var dette Skib, der skulde gaa af Vejen for dem. Han sagde dog intel, da 1ste Styrmand beordrede haardt Bagbords Ror for at gaa af Vejen.

Efter de saaledes foreliggende Omstændigheder maa Tiltalte, der har angivet som Grund til den Ordre til at give Styrbords Ror, som medførte »Gudrun«s Grundstødning paa Ryggen, at han var bange for af de to mødende Dampere at være drevet for langt vestlig i Farvandet, blive at dømme efter Sølovens § 293, og Straffen findes efter Omstændighederne at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 500 Kr., hvorhos han vil have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører A. Munch-Petersen og Defensor, Overretssagfører H. Repsdorph, hvis Sagførelse har været lovlig, med 30 Kr. til hver.

Under Hensyn til den Fare, der er forbundet ved, at en Mand, der maa anlages at lide under den foran omtalte Tilbøjelighed, er Skibsfører, mener Retten derhos i Medfør af Sølovens § 296 at maatte erklære ham uværdig til at føre Skib.

Et Søfartsmusæum.

Fra Forretningsudvalget for Komiteen til Bevarelse af Fregatten »Jylland« har vi modtaget følgende:

Foranlediget ved nogle Artikler om Oprettelsen af et dansk Søfartsmusæum, hvilke Artikler findes optaget i

»Dansk Søfartstidende« Nr. 29 og 30, tillader jeg mig at anmode om, at Deres Læsekreds maa blive underrettet om, at Forretningsudvalget for Komiteen til Bevarelse af Fregatten »Jylland« allerede for en rum Tid siden har taget Tanken op om Tilvejebringelse af et Søfartsmuseum i Fregatten. Underhandlingerne om denne Sag har alt længe staaet paa; de er bleven forsinket ved forskellige uforudselige Omstændigheder, men er for Tiden atter i fuld Gang og vil forhaabentlig i Løbet af faa Maanedre blive tilendebragt.

Forinden et i alt Fald foreløbigt Resultat af disse Underhandlinger foreligger, ønsker Forretningsudvalget ikke at udtale sig om Planens Enkeltheder, men beder blot d'Hrr., der er interesseret i det omhandlede Museums Tilblivelse, om at afvente det Tidspunkt, da vi kan fremlægge en detaljeret Plan for Sagens Gennemførelse. Enhver — saavel direkte som indirekte — Interesse for eller Hjælp ved denne, vil da blive modtaget med Tak.

Erbødigt

C. With Seidelin,
Formand i Forretningsudvalget.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Mangel paa Fragter, efter at de fleste Havne i Sydbotten atter er sejlbare, men hermed er ikke underforstaaet, at Forholdene er tilfredsstillende, thi der er en stadig Kamp mellem Redere og Befragtere om Raterne, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning i mange Tilfælde, idet Rederne prisværdig holder paa Tillæg.

Danmark har egentlig intet af Interesse udover Cementlaster til Østersøhavne; Tyskland har nogle Hvede- og Havrelaster til Frankrig og England for indskrænkede Størrelser; Rusland har ligeledes enkelte Havrelaster, men Raterne er noget for lave; Syd- og Vestsverig har ligeledes nogle Havrelaster, hvoraf enkelte er sluttet efter Tillæg i Fragt, ligesom der fra disse Havne har været og er adskillige Trælaster, men Befragterne holder paa lavere Rater, end Rederne vil acceptere. Østnorge er uden væsentlig Interesse, idet de faa udbudte Islaster er for lave i Forhold til Aarstiden, og Propslaster er som sædvanlig uden Interesse. Finskebugt og Bottenhav har et betydeligt Antal Trælaster, specielt for senere Afskibning, og hvorom der daglig er Kamp mellem Fordring og Tilbud. Returfragter Vest fra er tilstrækkelig for Behovet, idet der foruden Kul ogsaa er flere Clay- og Foderstofflaster fremme til uforandrede Rater £ 6 à 7 til Danmark efter Størrelse og Lossepladse.

Med Hensyn til de mindre Skibe har den forløbne Uge været ret træg. Flere Kornpartier fra Tyskland er blevet reguleret tilbage, saaledes bl. a. fra Danzig og Greifswald, saa man tør næppe stille for store Forventninger til Nordtyskland i Maj Maaned; Königsberg byder nu kun 4 M., Danzig er helt tilbageholden, Colberg slutter til 4 M. Rug, men er ligeledes mattere, Greifswald noterer for Havre kun 4¾ M., Rostock 4 à 4¼ M.; de øvrige tyske Pladser er ogsaa fløve, hvilket til Dels ogsaa er Tilfældet med Hamburg. Angaaende de russiske Østersøpladser noterer Riga flere Trælaster til Danmark og Nordtyskland 19 M., og Libau placerer kun derliggende Skibe. Hvad Sverige angaar, er det tyndt godt ud med Stenlaster fra Karlshamn, og det er endog vanskeligt at placere Skibe derfra; Halmstad oplager endnu Tonnage, men Tønnen er næppe saa kort. Af Trælaster har Sverige en Del fremme; bl. a. noteres fra Norrköping til danske og slesvigske

Havne 10 Øre. Danmark har ingen Forandring at opvise, hverken fra Provinserne eller fra Kjøbenhavn, hvorfra sluttedes for Majs til Svaneke 12½ Øre, Oljekager til Struer 20 Øre samt for Kul til Masnedø 11½ Øre.

Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er der indberettet om ialt 88 Dampskibe og 106 Sejlskibe paa over 100 Tons Brutto, som i 4de Kvartal af Aaret 1910 er udgaaet af Handelsflaaderne.

Af Dampskibene blev 2 forladt paa Søen, 1 kondemneret paa Grund af Søskade, 5 brændte, 14 gik tabt ved Kollision, 8 sank, 12 savnes og 46 blev Vrag ved Stranding.

Af disse var 46 Staaalskibe, 32 Jernskibe og 10 Træ eller kompositebygget.

35 af Dampskibene var hjemmehørende i England og Kolonier, 12 Tyskland, 9 Norge, 8 Spanien, 6 Frankrig, 5 De forenede Stater, 2 Sverige, 2 Danmark etc.

Endvidere kondemneredes og ophuggedes 26 Dampskibe af anden Grund.

Af disse var 8 bygget af Staal, 17 af Jern og 1 af Træ eller kompositebygget.

Af Sejlskibene blev 18 forladt paa Søen, 9 kondemneret paa Grund af Søskade, 3 brændte, 8 gik tabt ved Kollision, 8 sank, 8 savnes og 52 blev Vrag ved Stranding.

Af disse var 13 Staaalskibe, 9 Jernskibe og 84 Træ eller kompositebygget.

18 af Sejlskibene var hjemmehørende i England og Kolonier, 22 Norge, 21 De forenede Stater, 13 Sverige, 11 Rusland, 6 Italien, 5 Frankrig, 4 Tyskland, 1 Danmark etc.

Endvidere kondemneredes og ophuggedes 32 Sejlskibe af anden Grund.

Af disse var 1 bygget af Staal, 7 af Jern og 24 af Træ eller kompositebygget.

De tvende Brødre, Galease af Marstal, kom den 27. April paa Grund ved Rødby Havn. Flot med Assistance af Svitizers og bragt til Fehmern for Dykkerundersøgelse.

Norma, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Trosby til Shannonfloden med Is været i Kollision med engl. Dpsk. »Waiwera«. »Norma« er indbragt til Dover med betydelig Skade.

Patras, græsk Damp, kom den 30. April ved Afsejlingen fra Nakskov til Newcastle paa Grund udfor Indløbet. Skibet har Assistance af Dpsk. »Aktiv«.

Alfa, Dpsk. af Esbjerg, har den 27. April Kl. 10 Aften været i Kollision med den græske Damp »Elli« og sank i Løbet af faa Minutter. 4 Mand af Besætningen druknede. Vejret var klart og Søen rolig, da Ulykken indtraf i Nærheden af Middlesbro. Resten af Besætningen, 11 Mand, bjergedes af »Elli« og landsattes i Middlesbro. »Alfa« var bygget i Flensborg i 1886 og maalte 348 Netto Reg.-Tons.

2 Venner, Motorgalease af Nakskov, er Natten til den 28. April strandet paa Rødsand. Skibet var paa Rejse fra Lübeck til Faxe Ladeplads.

Gertrud, Dpsk. af Göteborg, der, som meddelt, var grundstødt paa Hveen, er nu bragt flot af Svitizers og ind til Kjøbenhavn for Undersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage, Sk. »Erna« af Faaborg, der er 114 Netto Reg.-Tons og er bygget i Danmark af Eg i 1870, solgt til Råå i Sverige for en Købesum af c. Kr. 3,500. Skibet ligger oplagt i Faaborg, hvor det overtages af de ny Ejere.

I Aalborg

provanter d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faa hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Brunsbüttel 28./4. for London. — Alexandra, Nielsen, dokker. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 1./5. til Oporto. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 30./4. — A. N. Hansen. Kruse, ank. Dunkerque 21./4. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 25./4. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./4. til Boston. — Arno, Thomsen, pass. Dartmouth 29./4. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil 28./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 29./4. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 25./4. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 26./4. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Reval 23./4. — Chri- stian IX, Holm, afg. London 29./4. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Ouessant 29./4. for Tunis. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 1./5. — Garonne, Kromann, ank. hertil 30./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 26./4. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristians- sand 22./4. til New York. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil 26./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Catania 29./4. til Messina. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 24./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 29./4. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./4. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 28./4. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 28./4. — Loire, Craignou, afg. Riga 26./4. til Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. Pillau 30./4. hertil. — Louisiana, Ør- sted, ank. hertil 30./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 29./4. — Moskø, Jon Jousen, afg. Havre 29./4. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Madeira 26./4. — Nicolai II, Jørgen- sen, ank. Smyrna 28./4. — Nordjylland, Søberg, ank. hertil 28./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 24./4. — Omsk, Tønnesen, ank. Libau 20./4. — Oscar II, Hempel, afg. New York 27./4. til Kristianssand. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 28./4. til London. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 29./4. for London. — Pregel, Iversen, afg. Bordeaux 26./4. hertil. — Saga, Wiberg, afg. herfra 29./4. til Königsberg. — Seine, Dampt, ank. Riga 27./4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, ank. hertil 29./4. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 22./4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 1./5. — United States, Gøtsche, ank. hertil 26./4. — Viking, Meyer, afg. Bergen 29./4. Syd paa. — Hans Gude, afg. herfra 29./4. til Manchester. — Lena, ank. hertil 30./4. — Vadsø, ank. Manchester 29./4.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Genua 25./4. — Ama- lienborg ank. Blyth 23./4. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Genua 18./4. — Børglum ank. Hartlepool 24./4. — Chassic Mærsk afg. Rouen 25./4. — Dansborg afg. Newport 21./4. — Elsborg afg. Livorno 26./4. — Esrom afg. Port Said 23./4. — Flynderborg ank. Cardiff 25./4. — Fredensborg ank. Odense 22./4. — Frederiks- borg ank. Savona 22./4. — Guldborg afg. Kjøbenhavn 26./4. — Gurte afg. Genua 26./4. — Hammershus ank. Theodosia 21./4. — Harildsborg afg. Garston 22./4. — Hundborg ank. Riga 24./4. — Høneborg ank. Thamsåvn 24./4. — Jelling pass. Sagres 22./4. — Jømsborg afg. Rotterdam 26./4. — Jungshoved ank. New York 24./4. — Jægersborg ank. Rouen 26./4. — Kallundborg afg. Genua 25./4. — Kalø afg. Cadix 25./4. — Klampenborg afg. Hartlepool 18./4. — Kron- borg pass. St. Thomas 20./4. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg ank. Wick 25./4. — Marselisborg afg. Tyne 20./4. — Visborg ank. Kjøbenhavn 25./4. — Næsberg afg. Ghent 24./4. — Peter Mærsk ank. Huelva 21./4. — Randels- borg ank. Huelva 15./4. — Rosenborg afg. Tyne 26./4. — Silkeborg ank. Rouen 24./4. — Skakkeborg ank. Huelva 12./4. — Skanderborg ank. Danzig 23./4. — Skjoldborg afg. Kjøbenhavn 26./4. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Spigerborg ank. Memel 18./4. — Stegelborg ank. Memel 18./4. — Stjerneborg ank. St. Raphael 26./4. — Søborg afg. Cadix 26./4. — Taaruborg afg. London 26./4. — Tuborg ank. Sunderland 24./4. — Ulfborg ank. Stettin 20./4. — Ura- rienborg afg. Las Palmas 25./4. — Vordingborg afg. Huelva 20./4. — Ørkild ank. Maripol 21./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, afg. Haderslev 29./4. — Alf, Clausen, afg. South Shields 29./4.

Vesterhavet. Nautik, Brueh, pass. St. Catharines Point 29./4. for London. — Nordsøen, Gramm, afg. Methil 28./4. til Esbjerg. — Nexos, Basse, afg. Ibiza 28./4. til Reykjavik. — Gerda, Iversen, afg. Fenit 29./4. til Burryport. — Hebe, Skou, afg. Gandia 29./4. til London. — Inger, Schiff, afg. Esbjerg 27./4. til Gøle. — Johanne, Thøgersen, ank. Pasages 29./4. — Laura, Pedersen, afg. Preston 27./4. til Swansea. — Marie, Jessen, afg. Langevaag 28./4. til Levanger. — Nora, Hansen, ank. Swansea 28./4. — Norma, Mikkelsen, ank. Antwerpen 26./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, ank. London 7./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Ghent 29./4. til Hunber. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 28./4. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Tyne 19./4. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Bona 24./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Huelva 27./4. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 2./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rotterdam 25./4. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank.

Glückstadt 24./4. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 5./4. til Las Palmas f. O. — Newa, Dahl, ank. Windau 23./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 25./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Rotterdam 25./4. — Agnete, Farup, ank. Methil 27./4. — Hermia, Hansen, ank. Rotterdam 22./4. — Alice, Jørgensen, ank. Randers 27./4.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Blyth 24./4. — Ragu- hild, Schultz, ank. Königsberg 22./4. — Valborg, Hansen, ank. Danzig 25./4. — Gunhild, Hansen, afg. Ghent 29./4.

Frem. Austa, Bagger, ank. Sunderland 27./4. — Freja, Nielsen, ank. Hull 22./4. — Vera, Thing, ank. Hamburg 24./4.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Burntisland 29./4. til Nyborg. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Hamburg 28./4. — Skinfaxe, Faber, afg. Libau 29./4. til Antwerpen. — Gul- faxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 29./4. til Königsberg. — Rød- faxe, Vilandt, ank. Aarhus 24./4.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, pass. Gibraltar 26./4. — Pangan, Gabe, ank. Penang 28./4. — Bintang, Car- roc, afg. Penang 25./4. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Bang- kok 27./4. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Ant- werpen 25./4. til Genua. — Arabien, Cortsen, ank. Sabang 26./4. — Siam, Knudsen, pass. Gibraltar 23./4. — Indien, Jensen, afg. Kjøbenhavn 29./4. til Göteborg. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Shanghai 27./4. — Cathay, Kruse, ank. Vladivostok 19./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 24./4. til London. — St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 22./4. til Demerara. — St. Croix, Kall, ank. Rotterdam 28./4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kronprin- sesse Louise, Petersen, afg. Gefle 30./4. — Svend, Schmidt, afg. Narvik 28./4.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Kjøbenhavn 30./4. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Libau 29./4. — Hol- land, Poulsen, afg. Windau 28./4. — England, Andersen, afg. Windau 27./4. — Rusland, Bennetzen, afg. Reval 28./4.

Europa. Europa, Hansen, afg. Liverpool 29./4. — Frank- rig, Friis, afg. Barry Tornes 28./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Hamburg 29./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Emden 27./4. — Martha, Christensen, afg. Penarth 26./4. — Elna, Rathje, ank. Nizza 26./4. — Therese, Petersen, ank. Marseille 28./4. — Si- mone, Therkildsen, ank. Seaham 27./4. — Jeanne, Olsen, afg. St. Felix 24./4. — Vera, Larsen, afg. Slax 25./4. — Daisy, Lage- sen, afg. Norrkøping 29./4. — Anine, Leth, afg. Swansea 27./4. — Kamma, Løffler, afg. Livorno 27./4.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gaeta 29./4. — Nelly, Clausen, ank. Rendsborg 28./4. — Fanny, Eriksen, pass. Ardrossan 24./4. for Island. — Lilly, Nielsen, ank. Swansea 28./4. — Alexy, Lorentzen, pass. Capewrath Durness 29./4. for Manchester. — Mary, Bang, pass. Dover 28./4. for Bristol. — Dagny, Sørensen, ank. Amsterdam 29./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 28./4. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Cagliari 27./4. til Carloforte. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 26./4. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 28./4. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cagliari 21./4. til Marseille. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bathurst 15./4. til Marseille. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 27./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, afg. Kristianssand 28./4. til Esbjerg.

Æro. Hydra, Christensen, ank. Nykjøbing 26./4. — Panna, Svendsen, ank. Rønne 26./4. — Haabet, Rise, ank. Horsens 27./4. — Smart, Christensen, ank. Lysekil 27./4. — Amalie, Ander- sen, ank. Windau 27./4. — Lauritz, Folmer, ank. Larvik 27./4. — Herkules, Bager, ank. Frederikshald 27./4. — H. H. Peter- sen, ank. Setubal 26./4. — Ansgar, Jørgensen, ank. Falmouth 26./4. f. O. — Th. Lohse, Boye, ank. Anstruther 27./4. — Chri- stian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 27./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Svaneke 27./4. — Rotha, Olsen, afg. Rio Grande 27./4. til Falmouth f. O. — Emilie, Friis, ank. Middelford 27./4. — J. A. Kromann, Christensen, pass. Kjøbenhavn 27./4. for Karlskrona. — Industri, Raahauge, ank. Pont l'Abe 28./4. — Argus, Jen- sen, ank. Riga 28./4. — Freya, Nielsen, ank. Sundsvall 29./4. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 28./4. til Hamburg. — A mor, Hansen, er afg. Westervik til St. Malo. — Laura, Jensen, er afg. Halmstad til Island. — Jørgen Olsen, Christen- sen, ank. Coruna 28./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Maj 1911. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Sø- og Handelsretsdøm. — Et Søfartsmuseum. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

**Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug**
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansens“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

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

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Valholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikatelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lasttågeplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henherende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

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

„GIDEON“
Motoren for Benzln,
Petroleum, Raaoile ell. Sugogas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

G. C. de Baerdemaeker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

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

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

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Fredag den 5. Maj 1911.

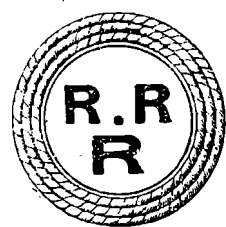
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

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



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Rand ers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Kustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

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

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

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

Berg & Larsen
 forhen Martin Niisson
 Skibsprovantering
 Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Dr. Wiuff Petersen
 (fh. H. C. Lunds Klinik)
 Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
 samt Mandag, Onsdag og Fre-
 dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
 Helligdage Kl. 10.

Internationale Agentur
 || for Køb, Salg og ||
 || Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes paa Skagens Bade-
 hotel paa Grenen, Onsdag den 5. Juli førstkomende Kl. 3 Eftm.
Bestyrelsen.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
 samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
 med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
 Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
 med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
 Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
 Synsmænd af 28. Februar 1910,
 Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
 og Stedfortrædere,
 Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
 trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
 indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
 Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
 samt Svarporto vedlægges.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**



Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
 gram sendes paa Forlangende.
 Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
 Pensionat for Elever, der
 besøger Marstal Navigations-
 skole. Bestyrelsen.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
 kansk Bomuldssejl-
 dug, direkte ind-
 købt, tilbydes
 langt under
 gangbare Priser.

Vandtæt
 præpareret Dug,
 Her- og Hampsøjldug
 i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
 Sejl, solidt forar-
 bejdede, leverer
 virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
 af Dug, dis-
 sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
 Telefon 229.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1910.)

Handels- og Skibsfartsoverenskomster. Internationale Forhandlinger. Repræsentationen har anbefalet, at der søges afsluttet en Overenskomst mellem Danmark og Frankrig angaaende gensidig Ret for Selskaber i det ene Land til at optræde for det andet Lands Domstole.

Repræsentationen har anbefalet, at der søges afsluttet en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og den haitianske Republik.

Repræsentationen har med Hensyn til Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en Handelstraktat mellem Danmark og De forenede Stater af Argentina tiltraadt et af Udenrigsministeriet udarbejdet, til Forelæggelse for den argentinske Regering bestemt Modforslag.

Repræsentationen har gjort Dansk Dampskibsrederi-Forening bekendt med en Del Aktstykker angaaende en eventuel ny Handels- og Skibsfartstraktat og en særlig gensidig Toldkonvention mellem Danmark og Japan.

Til Ministeriet har Repræsentationen afgivet Erklæring om, hvorvidt der maatte være Anledning til fra dansk Side at tage Initiativet til et internationalt Samarbejde med Hensyn til Signaler for Skibe under Isbrydning. Repræsentationen har udtalt, at det føles som en betydelig Ulempe, at der enten ikke findes Signaler for Skibe under Isbrydning, eller at saadanne Signaler er forskellige for de forskellige Farvandes Vedkommende. Repræsentationen anser derfor internationale Bestemmelser paa dette Omraade for meget ønskelige og har anbefalet, at der fra den danske Regerings Side tages Initiativ i denne Hensende.

Repræsentationen har, i Anledning af en til den rettelte Henvendelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening vedrørende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner og Lyd-Signalapparater, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe, i Skrivelse til Ministeriet anbefalet at imødekomme Foreningens Ønsker om, at der gives det danske Prøvekammer Paabud om at udstede Lanternecertifikater efter de Regler, der anerkendes af »Board of Trade«, og at de udenlandske Statskontrollinstitutioner med Hensyn til Udstedelse af Certifikat for danske Lanterner og Kompasser anerkendes i saa vid Udstrækning som mulig, samt at der oprettes et Prøvekammer for Lanterner i Marstal eller Svendborg.

I en senere afgivet Erklæring til Ministeriet angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en dansk-svensk Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de henholdsvis i Danmark og Sverig udstedte Lanternecertifikater har Repræsentationen anbefalet, at man ved Ændring af de gældende danske og svenske Regler for Lanternecertifikaters Anerkendelse bringer disse Regler i saa nær Overensstemmelse med hinanden som mulig og derefter søger gennemført en Overenskomst mellem de to Lande om gensidig Anerkendelse af de i dem udstedte Lanternecertifikater.

Til Ministeriet har Repræsentationen fremsendt et Andragende fra Dansk Styrmandsforening og Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 angaaende Indførelse af en ensartet international Rorkommando. Repræsentationen har givet de to Foreningers Ønske om en saadant Tilvejebringelse sin fulde Tilslutning og har derfor anbefalet deres Henstilling til Ministeriet om med dette for Øje at søge optaget et Samarbejde med de øvrige Søstaters Regeringer. Repræsentationen har imidlertid ikke kunnet anbefale den i Andragendet foreslaaede Løsning: at bibeholde den nuværende Betegnelse for Rorkommandoen — »Styrbord« og »Bagbord« — men i omvendt Betydning af den nuværende, idet der indenfor Repræsentationen gør sig forskellige Meninger gældende om,

hvilken Løsning der vil være den bedste, naar den nuværende Rorkommando skal afløses af en ny.

Paa senere givne Foranledning har Repræsentationen overfor Ministeriet udtalt, at den anser Indførelsen af en ensartet international Rorkommando for den ubetinget bedste Løsning og den, der bør tilstræbes. Af en Repræsentationen forelagt Skrivelse fra Udenrigsministeriet fremgaar det, at det norske Forsvarsdepartement har samme Opfattelse, men at det ønsker foreløbig kun al medvirke til Indførelse af en forandret Rorkommando for Norge, Sverig og Danmark. Repræsentationen har, for saa vidt Ministeriet finder, at denne Vej er den mest hensigtsmæssige for senere Opnaaelse af en international Rorkommando, anbefalet at støtte et af det norske Forsvarsdepartement fremsat Forslag om foreløbig at søge indført en for de nævnte tre Lande fælles Rorkommando.

Udenlandsk Sølovgivning. Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring over et af de danske Delegerede ved den 3. internationale Søretskonference i Brüssel, Professor, Dr. jur. L. A. Grundtvig og Direktør Carl Will, udarbejdet og Ministeriet forelagt Spørgsmaalskrift angaaende de vigtigste Punkter i de paa Konferencen udarbejdede Udkast.

I Anledning af et fra Ministeriet modtaget Eksemplar af en britisk »Order in Council« af 13. Oktober f. A., indeholdende en Kodifikation af Reglerne for at forhindre Kollisioner paa Søen (Søvejsreglerne), har Repræsentationen overfor Ministeriet fremhævet Ønskeligheden af, at der foretages et Gennemsyn af de tilsvarende danske Regler, saaledes at disse bringes i nøje Overensstemmelse med de engelske. (Sluttes.)

Valgene til Sø- og Handelsretten.

Grosserer-Societetets Komité har anmodet Ritzaus Bureau om at udsende følgende Meddelelse:

»I Følge et officielt Referat har Hs. Eksc. Justitsministeren for nylig overfor en Deputation angaaende det den 19. April d. A. afholdte Valg til Sø- og Handelsretten udtalt »sin Beklagelse over den Maade, hvorpaa Valget var foregaaet, særlig derved, at der ikke var taget Hensyn til en Del af Valgforsamlingens Ønsker« — hvorved der synes at maatte være sigtet til, at bl. a. ogsaa nærværende Komité ikke skulde have taget skyldigt Hensyn til Borgerrepræsentantgruppen.

Uden at opholde sig ved, at Justitsministeren saaledes har fundet Anledning til at udtale en Slags Misbilligelse overfor Flertallet af en ved Loven institueret Valgforsamling, som foretager dette vigtige Dommer-Valg paa eget Ansvar og uden herved i nogen Maade at være underlagt Justitsministerens Kontrol eller Kritik, skal Komitéen som Led af denne Valgforsamling nøjes med at henlede Opmærksomheden paa, at en korrekt Fremstilling af, hvad der passerede ved Valghandlingen den 19. f. M., har været optaget i »Børsen« for den 21. s. M. (se *Dansk Søfartstidende*, Nr. 32, 1911). Allerede Onsdagen den 12. April, altsaa en Uge før Valget, fik Borgerrepræsentantgruppens Formand, Hr. H. C. V. Møller, sammen med Skipperforeningens Formand Meddelelse om, hvem Komitéen kunde ønske at bringe i Forslag, hvorimod det ikke lykkedes de Medlemmer af Borgerrepræsentantgruppen, som ønskede at bringe andre Emner i Forslag, at fremsætte saadanne Forslag om dertil egnede og villige Personer

førend ved selve Valget — og det viste sig da om de tvende af de fra socialdemokratisk Side foreslaaede fire Mænd (Repræsentanterne for Skibsmandskab), at de end ikke opfyldte Lovens Fordringer.

Man skal sluttelig gøre den Bemærkning, at naar ved det endelige Valg en Valgforsamling deler sig i et Flertal og et Mindretal, vil det naturligvis altid kunne siges bagefter, at der ikke er taget »Hensyn til en Del af Valgforsamlingens Ønsker«. Men da Loven ikke fordrer Enstemmighed, og da Flertallet i dette Tilfælde ovenikøbet rummede Medlemmer af alle tre Valggrupper, saa at ingen Valgruppe som s a a d a n er bleven tilsidesat, kan man ikke heri finde nogen gyldig Grund til »Beklagelse« fra Justitsministerens Side.«

Justitsministeriet har derefter under 3. Maj tilskrevet Grosserer-Societetets Komité som følger:

»Under Henvisning til et fremkommet Referat af mit Svar til en Deputation, som har forebragt mig Klage over det den 19. f. M. afholdte Valg til Sø- og Handelsretten, har den ærede Komité i Følge de offentlige Blade udsendt en Meddelelse, hvori det blandt andet stærkt hævdes, at den ved Loven instituerede Valgforsamling, hvoraf Komitéen er et Led, »foretager dette vigtige Dommer-Valg paa eget Ansvar og uden herved i nogen Maade at være underlagt Justitsministerens Kontrol eller Kritik.«

Jeg anser det for min Pligt at gøre den ærede Komité opmærksom paa den graverende Misforstaaelse, der ligger til Grund for denne Udtalelse. Naar det i § 3 i Loven om Sø- og Handelsretten hedder:

»Om de stedfundne Valg tilstiller Valgforsamlingens Formand Justitsministeriet en Inberetning, der maa være affattet saaledes, at Justitsministeriet bliver i Stand til at bedømme Valgenes Lovlighed saavel med Hensyn til den ved samme brugte Fremgangsmaade som med Hensyn til de Egenskaber, af hvilke de valgte skulle være i Besiddelse. Justitsministeriet indstiller derefter Valgene til Kongens Stadfæstelse eller Forkastelse . . .«,

behøver det ikke nærmere Paavisning, at det er baade Ret og Pligt for Justitsministeren at udøve Kontrol og Kritik, og at Komitéens ovenfor anførte Udtalelse er ganske uholdbar.

Der har i nærværende Tilfælde været saa meget større Opfordring for Justitsministeren til med vaagent Øje at følge det paagældende Valg og dets Forberedelse, som der var Spørgsmaal om første Gang at praktisere en under mit Ansvar udkommen Lov, der tilsigtede en forøget Alsidighed i Rettens Sammensætning. I Landstinget var der som bekendt stillet Ændringsforslag om Foretagelse af Valgene efter Forholdstal. Jeg fraraadede dette Forslag, der ogsaa blev taget tilbage, ud fra det Synspunkt, at Dommere ikke skal være ensidige Repræsentanter for Vælgergrupper, men at hvert enkelt Valg saavidt muligt burde være et Udtryk for en Formidling af samtlige Vælgenes Anskuelse. Herefter kan jeg fornuftigvis kun beklage, at det første Valg efter Lovens Udkomme ikke er foretaget paa Grundlag af det Samarbejde, som Lovens Aand forudsætter, hvad enten Skylden for denne Mangel ligger hos den ene eller den anden, hvorom jeg ikke har udtalt mig, og hvorom intet nærmere er mig officielt bekendt. Men den af mig modtagne officielle Indberetning om Valghandlingen henleder ved sin Oplysning om Passivitet hos en større Del af den ene Vælgergruppe (Borgerrepræsentationens) skarpt Opmærksomheden paa selve det beklagelige Forhold.

Saa meget om min Opfattelse af det paagældende Forhold. At det dernæst var baade min Ret og Pligt ved den omhandlede Lejlighed at give denne min Opfattelse Udtryk, vil fremgaa til Evidens af den simple Kendsgerning, at der forelaa Ministeriet en Klage over Valget, og at det er et rimeligt Krav fra Ansøgers Side, at de faar Besked, ikke blot paa det, hvori man ikke kan følge dem, men ogsaa paa det, hvori man maa give dem Medhold.

Jeg skal endnu blot tilføje, at jeg føler min Betragtning af hele dette Forhold bestyrket ved at erfare, at der til kommende Valg agtes forberedt et ordnet Samarbejde mellem samtlige Grupper forud for Valget, og at dette er mig saa meget mere kærkomment, som det Spørgsmaal om atter at søge Lovgivningsmagten, der under en Anvendelse af Loven imod dennes Aand maatte rejse sig, mulig derved kan bortfalde.

B ü l o w

/Friis.«

Kjøbenhavn, den 5. Maj 1911.

Forhyringskontor i Kristiania. Udenrigsministeriet har under 1. ds. meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at der, i Henhold til Indberetning fra det kgl. Konsulat i Kristiania, fra den 1. Maj d. A. at regne vil blive oprettet et offentligt Forhyringskontor i Kristiania, hvor Forhyring af Søfolk vil finde Sted uden Omkostninger, hverken for Redere eller Sømænd. Kontorets Virksomhed kontrolleres af Handelsdepartementet, medens Omkostningerne hovedsagelig bestrides af Kommunen.

Siden det offentlige Arbejdskontor i Kristiania blev oprettet i Henhold til en norsk Lov om Arbejdsforsikelse af 1906, har dette Kontor, som i Henhold til Loven er forpligtet til at anvise Arbejde af enhver Art, ogsaa delvis befattet sig med Forhyring af Søfolk, men af praktiske og lokale Hensyn opretter det nævnte Arbejdskontor nu et Afdelingskontor for Forhyring af Søfolk.

D a m p e r e n Alfa's Forlis. Fire af Mandskabet fra Esbjergdamperen »Alfa«, der den 27. f. M. kolliderede i Nordsøen med den græske Dampner »Elli«, er ankommen til Esbjerg. »Alfa's Fører, L a u r i t z e n, blev kvæstet under Kollisionen og ligger syg i Middlesbro. Hovmester J e n s e n fortæller i Følge »Esbjerg Avis«, at det var ham klart, at naar »Elli« bakkede, maatte »Alfa« synke. Han fandt det derfor mærkeligt, at den ikke ventede med at bakke, til »Alfa's Besætning var kommet om Bord paa den. Den græske Kaptajn var vistnok mest tilbøjelig til at søge at undslippe, thi han bakkede længe. Kaptajn Lauritzen maatte nogle Gange søge at faa »Elli's Maskine stoppet, for at der kunde blive nogen Udsigt til at faa reddet Mandskabet. Grækeren lod den saarede Kaptajn staa næsten nogen paa Kommandobroen i en halv Time og vilde forhindre ham og første Styrmand i at gaa om Bord i en engelsk Trawler. »Alfa« gik først ned med Fordækket, saa eksploderede Kedlerne, og Skorstenen faldt; Agterskibet sank sidst.

Ogsaa en af »Alfa's Fyrbødere finder, at den græske Kaptajn bar sig underligt ad ved at nægte at tale med Lauritzen og ved at gaa saa langt bort fra »Alfa«, at de, der laa og kæmpede i Søen for Livet, end ikke kunde se hans Lanterner.

Foreningen for skandinaviske Sømændshjem. Stockholm, 28. April. (Ritz. Bur.) Overstyrelsen for Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømændshjem i udenlandske Havne har den 25. og 26. April holdt Aarsmøde i Stockholm. Fra Danmark var mødt Admiral Victor Hansen. Af Aarsberetningen frengik, at samtlige Foreningens fem Hjem i Aarets Løb havde været stærkt besøgt. Hjemmene har i de sidste fem Aar givet Logi til over 13,000 Sømænd, og ved Hjemmernes Hjælp var en Sum af 200,785 Kr. bleven hjemsendt; desuden havde Hjemmene skaffet Hyre til to Tredjedele af de Besøgende. Formanden meddelte, at

forhenværende Statsminister Løvenskjold og Frue har skænket yderligere 5,000 Kr. til Foreningen.

Næste Aarsmøde holdes i Kjøbenhavn.

Passeret Vager. Kaptajn Gjerløff paa Damperen »Dronning Maud« rapporterer, at han Onsdag den 3. ds. med Greifswalde Fyr i Sydøst i syv Sømil Afstand har passeret en hvid Vager med to Flag. Det øverste Flag var hvidt og rødt, og det nederste var Flaget K efter de internationale Signalsystemer.

Sejladsen paa Nevaen. St. Petersburg, 1. Maj. (Rilz. Bur.) Sejladsen paa Nevaen er i Dag bleven genaabnet.

Navigationen paa St. Petersburg. Firmaet P. Bornholdt & Co., St. Petersburg, telegraferer til sin herværende Repræsentant:

Hogland telegraferer: Isen i Drift. Navigationen forventes genaabnet om otte Dage.

Navigationen paa Hungerburg. Kjøbenhavn, 1. Maj. (Rilz. Bur.) Det nordiske Dampskibsselskab i Hungerburg telegraferer til det Dansk-Russiske Dampskibsselskab:

Navigationen paa Hungerburg (Narva) er Dags Dato genaabnet.

Navigationen paa Kronstadt. Skibsmæglerfirmaerne Smith og Radau i Kronstadt telegraferer den 3. ds. til os, at Isbryderen »Jermak« er ankommet til Kronstadt efter en besværlig Rejse og paa Fredag vil gaa til Hogland for at assistere østgaaende Dampere.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 2. Maj: Lidt spredt Is udenfor Dalatangi; Østfjordene endnu blokerede. Svag sydlig Vind. Den 3.: Isforholdene uforandrede. Frisk sydlig Kuling.

Telegram fra Siglufjord den 2. Maj: Næsten isfrit ved Siglufjord: spærret ved Kap Nord og Melrakke. Stille, klart. Den 3.: Isforholdene uforandrede. Nordlig Kuling.

Rettelse. Ved et beklageligt Uheld har der i vor Artikel i sidste Nummer af Bladet om »Gudrun«-Sagen indsneget sig en Fejl, som vi skynder os at berigtige.

Pag. 253. 1ste Sp., er det i Slutningen af næstsidste Stykke anført, at Sølovens § 296 ikke kan bringes til Anvendelse paa Styrmand eller Maskinmestre. Som bekendt kan imidlertid i Følge Sølovens § 306 en Styrmand eller Maskinmester ved Dom erklæres for uskikket og uberettiget til at gøre Tjeneste som saadan. Til Tilbageerhvervelsen af Certifikatet efter en saadan Dom er derhos knyttet ganske de samme besværlige Formaliteter, som foreskrevet for Skibsførere ved § 296.

Skibes Nedlastning i danske Havne.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget nedenstaaende Cirkulære og Tabel angaaende Skibes Nedlastning i danske Havne.

Cirkulære til samtlige Amtmænd og Politidirektøren i Kjøbenhavn.

I Følge midlertidig Lov Nr. 114 af 14de Maj 1909 om Skibes Dybgaende og Lastelinie og de sig dertil knyttende Bestemmelser afhænger Afgørelsen af, hvor dybt et Skib maa laste, blandt andet af Vandets større eller mindre Saltholdighed i de Farvande, Skibet skal befare paa sin Rejse.

Som i Teksten af Fribordsbrevet angivet, blive, naar et Skib lader i Ferskvand, de for Skibet beregnede Saltvandsfribord at reducere med det i Fribordsbrevet anførte Maal, og Reduktionen er forskellig efter Vandets Vægtfylde.

Idet det herefter vil være af Betydning for Politiovrighederne under Udøvelsen af den dem ved Bestemmelsen i § 9 i kgl. Anordning af 28de September 1909 angaaende Skibes Dybgaende og Lastelinie paalagte Pligt til at paase blandt andet Overholdelsen af Bestemmelserne i Anordningens § 7 at have Kendskab til Vandets Vægtfylde i vedkommende Havn, har Ministeriet for Handel og Søfart til Vejledning i saa Henseende ladet udarbejde den hermed følgende Oversigt over Overfladevandets omtrentlige Vægtfylde i danske Farvande.

Under Hensyn til, at Vandets Vægtfylde kan variere betydeligt saavel efter de herskende Vind- og Strømforhold som efter Aarstiden, ligesom ogsaa lokale Forhold, f. Eks. Udløbet af en Kloak eller et Vandløb, kan influere i saa Henseende, maa det dog anses for rettest, at der i Tvivlstilfælde foretages en Bestemmelse af Vandets Vægtfylde i vedkommende Havn.

Ved at meddele foranstaaende skulde man tjenstlig anmode d'Hrr. Amtmænd om hver for sit Amts Vedkommende at ville bringe Cirkulærets Indhold til de paagældende Politimestres Kundskab.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 26. Januar 1911.

Foreningen knytter hertil efterfølgende Eksempler og Bemærkninger:

Eksempel 1: Reduktionen af Fribordet paa et i Aalborg liggende Skib, paa hvilket Forskellen mellem Saltvands- og Ferskvandsmærket er 75 mm (se Fribordsbrevets Bagside).

$$\frac{75 \cdot (1.03 - 1.0189)}{0.03} = \frac{75 \cdot (1030 - 1019)}{30} = 27 \text{ mm} = 1 \text{ Tom.} \quad (\text{Middel})$$

$$\frac{75 \cdot (1.03 - 1.0235)}{0.03} = \frac{75 \cdot (1030 - 1024)}{30} = 15 \text{ mm} = \frac{1}{2} \text{ Tom.} \quad (\text{Maksimum})$$

$$\frac{75 \cdot (1.03 - 1.0021)}{0.03} = \frac{75 \cdot (1030 - 1002)}{30} = 70 \text{ mm} = 2\frac{1}{2} \text{ Tom.} \quad (\text{Minimum})$$

Eksempel 2: Reduktionen af Fribordet paa et ved Christiansø liggende Skib, paa hvilket Forskellen mellem Saltvands- og Ferskvandsmærket er 60 mm.

$$\frac{60 \cdot (1.03 - 1.0060)}{0.03} = \frac{60 \cdot (1030 - 1006)}{30} = 48 \text{ mm} = 1\frac{1}{2} \text{ Tom.} \quad (\text{Middel})$$

$$\frac{60 \cdot (1.03 - 1.0080)}{0.03} = \frac{60 \cdot (1030 - 1008)}{30} = 44 \text{ mm} = 1\frac{1}{2} \text{ Tom.} \quad (\text{Maksimum})$$

$$\frac{60 \cdot (1.03 - 1.0040)}{0.03} = \frac{60 \cdot (1030 - 1004)}{30} = 52 \text{ mm} = 2 \text{ Tom.} \quad (\text{Minimum})$$

Det vil af disse Eksempler ses, at lader man paa et Sted som Aalborg, hvor der til forskellige Tider kan være

Overfladevandets Vægtfylde i danske Farvande.

Middel af 10 Aars Observationer (1900—1909) samt observeret Maksimum og Minimum (1900—1909).

De anførte Tal angiver det Antal Titusindedele, som Vægtfylden er større end 1 (ved 268 forstås altsaa 1,0268).

Station	Januar		Februar		Marts		April		Maj		Juni		Juli		August		Septem-ber		Oktober		Novem-ber		Decem-ber		Aaret														
	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum	Middel	Maksimum											
Vyl †)	268	265	249	269	265	250	265	282	246	265	278	250	261	276	241	258	278	285	256	271	240	252	266	240	254	264	248	255	238	242	262	276	246	267	284	250	261	285	235
Odde-Sund	237	272	215	235	268	215	231	258	196	231	262	201	230	252	210	229	253	205	225	265	210	239	262	216	243	263	215	239	260	220	236	267	212	235	269	211	235	272	195
Alborg	189	235	75	191	235	110	185	223	21	177	228	80	180	220	128	179	215	126	193	225	160	200	225	151	201	230	160	193	225	102	188	220	110	168	225	120	189	235	21
Skagens-Bælv †)	255	281	140	257	280	180	236	278	150	227	280	132	229	280	136	216	272	128	220	260	147	237	257	154	229	262	144	237	274	165	237	274	135	247	276	159	236	281	128
Læsø-Rende †)	225	278	132	231	280	168	216	268	147	193	260	122	178	274	100	167	255	101	188	246	121	206	254	120	199	262	110	189	246	124	207	264	120	223	270	136	202	280	100
Sletterhage *)	196	219	159	186	209	160	152	172	122	158	192	130	171	225	112	149	188	112	144	198	109	168	205	110	144	182	105	157	210	110	175	211	118	195	219	160	166	225	105
Koldby-Kaas **)	184	235	117	180	239	110	147	210	90	135	180	99	136	192	83	125	188	80	134	185	90	150	200	80	144	210	89	141	218	87	160	210	97	188	239	112	152	39	80
Middeløst	170	214	122	169	220	114	150	200	94	151	207	110	150	214	108	148	211	110	159	208	108	166	207	118	157	217	123	149	202	109	161	208	109	171	211	120	158	220	94
Svendborg-Sund	156	197	115	159	195	120	148	198	100	145	190	110	135	168	100	132	185	100	127	155	100	135	180	90	141	178	100	139	190	100	148	185	116	156	190	115	144	198	90
Sprøge	153	236	85	153	237	78	123	204	70	127	205	80	117	180	69	106	175	69	113	170	63	126	184	56	120	181	71	125	200	70	145	210	50	157	224	86	130	237	56
Kysthospitalet	139	215	72	144	232	85	121	192	75	121	210	78	119	180	77	104	179	72	114	160	76	121	162	70	121	175	77	119	187	70	138	202	85	155	228	80	126	232	70
Rørvig	178	232	127	182	233	146	170	232	130	164	202	120	156	198	120	144	173	115	139	169	112	144	168	110	151	169	113	150	182	110	165	212	135	178	212	140	160	233	110
Frederikssund	127	152	103	126	156	100	123	153	63	126	154	100	125	150	105	124	150	98	123	148	100	125	148	104	124	140	103	124	143	103	126	150	108	125	148	98	125	156	63
Løppe-Grund †)	137	231	74	129	234	73	112	208	65	110	176	71	99	165	65	94	162	62	95	157	54	107	162	61	101	161	62	111	191	65	128	210	72	131	214	70	113	234	54
Middelgrunds Fort	126	225	62	109	225	69	101	216	65	95	190	64	86	166	62	83	166	61	83	159	54	93	153	58	90	165	63	98	183	64	117	221	67	113	212	62	99	225	54
Masnede	91	162	50	91	172	50	80	140	50	82	130	48	78	130	50	70	138	50	68	106	45	72	112	46	70	110	46	74	120	45	88	165	45	94	178	52	80	178	45
Gjeder-Bælv †)	105	165	70	98	170	68	85	136	67	85	154	67	76	111	65	71	138	67	68	117	51	75	129	53	78	128	60	84	154	63	98	159	65	104	184	70	86	184	51
Christiansø	63	80	50	61	73	50	61	70	50	61	70	54	62	75	50	61	70	48	58	73	40	56	71	42	57	65	48	60	75	50	64	80	50	62	78	50	60	80	40

*) Observationer haves kun fra Oktober 1908; fortsat til September 1910.

**) Observationer haves kun fra Juli 1904; fortsat til Juni 1910.

†) Fyrskibstationer.

en betydelig Forskel paa Vandets Vægtfylde, bør man være ret varsom, naar man ønsker at lade Skibet saaledes, at det, naar det kommer ud i Saltvand, netop ligger med Overkanten af Saltvandsmærket i Vandfladen.

Paa Steder, hvor der kan være en saa stor Forskel paa Vandets Vægtfylde, vil det altid være sikrest ved Hjælp af Hydrometeret at bestemme Vandets Vægtfylde i hvert enkelt Tilfælde; derimod vil Tabellen sikkert, hvor Forskellen ikke er ret stor, (Eksempel 2) kunne gøre god Fyldest.

Endvidere henleder man Opmærksomheden paa, at for Englands Vedkommende vil Oplysninger om disse Forhold findes i »Pearsons nautical almanac« (1 sh. 6 d. Udgaen).

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havet fra Lapland til Labrador er højest i Maj. Det høje Tryk over »Hestebredderne« er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30°—20° V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6°—3° N. Brd.

Stormhyppigheden er taget betydeligt af. Paa Midten af Oceanet mellem 30°—45° V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derovre. Syd for 45° N. Brd. er det stormende Vejr taget stærkest af, og kun paa enkelte Steder væsentlig i den vestlige Del har man en Stormhyppighed af over 5 pCt. Syd for 40° N. Brd. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taaen er taget betydeligt til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer om Maaneden, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maaneden. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35°—40° N. Brd. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjergene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46° N. Brd., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Brd., 52° V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saavel for udgaaende som for hjemgaaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. April, at Isen paa St. Lawrence Floden brød op i Slutningen af Marts Maaned. Der findes megen spredt Is ved Kap Ray og svær Pakis ved Amour Point og Belle Isle.

Siden det forrige Maanedskorts Fremkomst er megen Is fra New Foundlandsbankerne trængt frem til de forønde Damperruter.

Sejlskibsruiter. Sejlere, der er bestemt Syd paa, kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at finde rum Vind ved den portugisiske Kyst, og Passaten naar de tidligere paa et østligere Sted end paa et vestligere. Naar man en Gang er Øst for Linien Lissabon—Madeira, kan man rolig slaa ind paa den kortere Vej til Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derefter styre efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Brd. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passere Kap Ann's Bredde paa 17°—18° V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halser at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paa-landsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end én Femtedel af alle Iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj, og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beaufort's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

Fragtmarkedet.

Der har siden sidst været sluttet særdeles livligt fra Sortehavet og Azow, og disse Markeder har fuldtud hævdet den indvundne Fasthed. Blandt de befragtede Dampere var der ikke saa faa meget store, hvilket yderligere stivede Fragterne fra Indien af, idet Indien for Maj Lastning hovedsagelig var henvist til Tonnage fra denne Side Suez Kanalen, men Befragtningernes Antal fra Indien var kun ringe, da det var vanskeligt at bringe Redernes og Købmændenes Standpunkter til at mødes. Medens Forholdene Øst efter saaledes ligger jævnt godt, er der kun lidt at gøre paa den anden Side Atlanten. Baade fra U. S. og fra La Plata foregaar Forretningen meget trevent, men Raterne holder sig uforandret, da der ikke er overdrevent megen ledig Tonnage derude, i hvert Fald ikke i Staterne. Herhjemme omkring er der endnu ikke meget at gøre, men saavel Østersø- som Hvidehavssæsonen staar jo nu for Døren, og Rederne ruster sig til at tage Arbejdet op. En stor Del Baade er allerede fragtet for Rejser eller Kontrakter for kortere eller længere Tid siden, og der noteres stadig en Mængde Laster, i Særdeleshed Trælaster, og det maa haabes, at Rederne vil forstaa at drive Fragterne op. For Petersborgs Vedkommende synes Sæsonen at skulle blive kortere end ellers, idet der, medens dette skrives, endnu ikke er kommet nogen Dampere ind til Kronstadt, hvorimod den første Dampere indkom i Fjor til Kronstadt allerede den 9. April, hvilket altsaa var næsten en hel Maaned tidligere end i Aar. For Bottens Vedkommende er noget lignende delvis Tilfældet, og dette er absolut en Favør for Rederne. Det svage Punkt er fremdeles Kulfragterne, som holder sig meget lavt til Østersøen, men i andre Retninger er de paa et ganske respektabelt Niveau uden dog at kunne kaldes særlig fine.

Østen. Der betales bl. a. 15/6 »nelt terms« Kurrachée/udsøgt Havn (ult. Juni), 20/ Dødvægt Bombay/én Havn U. K. eller Kontinentet (10.—25. Maj), 18/ à 18/6 pr. Juli, 22/6 for Ris fra Birma (Maj), 26/ à 26/6 for Soyabønner fra Vladivostock (Juli), 24/ for Hvede fra Sydastralien (Maj).

Sortehavet etc. Fra Odessa, Kherson eller Nikolajeff betales 9/ à 9/3 til udsøgt Havn, Sulina/L. H. A. R. c. 9/3, mindre Baade 10/ à 10/6 N. C., 6 d. mere Hamburg. Fra Azoff sluttedes mange Baade til c. 9/6 Rotterdam, 9/9 à 10/3 »any«, 10/3 à 10/9 Hamburg, alt pr. Maj. Fra Azow til Danmark betales 12/ én, 12/3 to, 12/6 tre Lossehavne.

Middelhavet. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi c. 4/9 Algier/Tyne, 5/ à 5/6 Carthage etc. til Middlesbro eller Rotterdam, fri Despatch. For Fosfat betales 7/ Tunis/Ghent (500—300), 6/3 Bougie/London, 7/9 Bona/Stettin, og for Svovl fra Girgenti 8/3 til Petersburg.

Nordamerika. St. John/Englands Vestkyst 35/ én, 36/3 to Lossehavne med Planker, Wilmington/Liverpool 23/9, Bremen 25/ med Boimuld, Savannah til Rotterdam eller Bremen 28/9, Form »O«, Golfen til Glasgow 76/3, Rotterdam 77/6, La Plata 122/6 for Tømmer. Nogle Baade sluttedes i Maanedsfragt til c. 3/1½ Levering og Tilbagelevering paa denne Side, 2/4½ Levering Østkyst, Tilbagelevering New York.

La Plata. For Korn fra San Lorenzo Grænsen 10/7½, fra Buenos Aires 9/9, begge Dele O. C. ÷ 6 d. direkte Havn. Begæret ringe. For Quebracho betales 16/ fra Colastine til U. S. 17/ U. K. eller Kontinentet.

Østersøen. Fra St. Petersburg 1/0¾ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/1½ Emden, 1/4½ Dunkerque, 1/6 Rouen. Fra Riga Hfl. 11 D/B. til Holland. Frcs. 26 Antwerpen eller Ghent, 28 Rouen, Frcs. 34—35 Bordeaux eller Rochefort. Korn 9 à 9½ d. Havrebasis London eller Rotterdam, 10 à 10½ d. Antwerpen, hvilket ogsaa noteres fra Libau eller Windau. Fra Königsberg noteres 1/ Hvedebasis til Rotterdam og fra Stettin 4/6 for Sukker til London.

Kulfragter. Fra Østkysten betales 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, 3/10½ Reval (2,000), 4/ Stockholm (2,100), 3/6 Pillau (2,300 med 800 Tons Losning), 3/4½ à 3/7½ Riga, 3/9 Lübeck (2,500), 3/6 Aalborg (1,500), 5/3 Lissabon (2,000), 6/3 Algier (3,500), 6/10½ Marseille, 7/6 Catania, 6/9 Genua, 8/ Venedig. Fra Cardiff blev der sluttet til 4/10½ Kronstadt, 8/6 Barcelona, 7/3 Genua. Frcs. 7¾ Algier, 8¾ Marseille, 7/9 Venedig, 6/6 Port Said, 10/6 à 10/9 Colombo, 7/4½ Las Palmas, 8/6 Dakar, 18/6 à 18/9 River Plate.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Urania«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører P. Heering.

I Grosserer Alfred Christensens Sygdomsforfald aflagde Grosserer Andreas Christensen Beretningen, hvoraf fremgik, at først Aarets sidste Del havde bragt nogenlunde Opgang i Skibsfarten. Der var indtjont et Overskud paa Kr. 84,493, men med Fradrag af Renter, der udgjorde Kr. 76,311 og øvrige Udgifter fremkom der et Tab paa Kr. 10,005. Det havde paa Grund af den store Gæld kun med den største Paapasselighed været muligt at holde Selskabet gaende i de sidste, daarlige Aar. Det var nu at haabe, at der vilde komme bedre Aar.

Veksellerer Severin Hansen rettede enkelte Forespørgsler vedrørende Regnskabet og ønskede at konstatere, at der i Selskabet i Virkeligheden var et Underskud paa Kr. 20,000, foruden at Aktiekapitalen var tabt.

Efter at Grosserer Andreas Christensen havde besvaret Forespørgslerne, forelaa Forslag fra Forretningsføreren om Forandring i Ledelsen, idet de mere gennemgribende, nødvendige Ændringer i Lovene vilde blive forelagt en ekstraordinær Generalforsamling til Vedtagelse.

For Regnskabet gaves Decharge.

Kaptajn V. T. Hein meddelte paa Grosserer Alfred Christensens Vegne, at denne agtede at trække sig tilbage. Talere vilde haabe,

at han paa de Tilstedeværendes Vegne kunde bringe Grosserer Christensen en Tak for hans Arbejde. Der var ingen Tvivl om, at Grosserer Christensen som Leder havde nedlagt et stort personligt Arbejde; at han ikke havde Held med sig, var en anden Sag. Han vilde yderligere anbefale, at der gaves Grosserer Christensen en Pension i fem Aar paa Kr. 2000. (Uro).

Over Forslaget fandt skriftlig Afstemning Sted. Forslaget vedtoges med 462 Stemmer mod 53.

Til Kommitteret genvalgtes Kaptajnerne V. T. Hein og R. Rothe.

Kaptajn Hein meddelte, at den ny Ledelse efter Forslaget skulde bestaa af Grosserer Andreas Christensen, og Grosserer Robert Christensen, Leder af Dampskibsselskabet Spero. Denne Ordning var truffet i fuld Overensstemmelse med Handelsbanken. For hver af Selskabets Skibe skulde de ny Forretningsførere efter Forslaget have 1,200 Kr., hvad jo var meget beskedent.

Forslaget vedtoges med 497 Stemmer mod 19.

Til Revisorer genvalgtes Revisor Grosserer Bay-Schmidt, medens Konsul Chr. Hennings ikke ønskede Genvalg. I hans Sted valgtes Fuldmægtig i Handelsbanken Erik Bertelsen.

Dampskibsselskabet »Nordsøen«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører P. Heering.

Forretningsføreren, Grosserer Andreas Christensen aflagde den samme Beretning, som for Urania's Vedkommende. Driftsoverskudet havde været Kr. 60,274. Efter Fradrag af Renter og Administrationsudgifter fremkom der et Underskud paa Kr. 28,806.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Kaptajn V. T. Hein fremsatte Forslag om ny Ledelse og om en femaarig Pension til Grosserer Alfred Christensen paa samme Maade, som for Urania's Vedkommende.

Grosserer O. H. Barentzen kunde ikke dele Bestyrelsens Mening om Grosserer Alfred Christensens Arbejde for Selskabet. Han kunde ikke forstaa Tanken om Pension under saadanne Forhold, som dem, hvorunder Selskabet nu eksisterede.

Forslagene vedtoges, hvorefter til Kommitteret valgtes Fabrikant G. Budde-Lund i Stedet for Grosserer Rud. Schmidt, der ikke ønskede Genvalg.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. London 3./5. til Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, dokker. — Algarve, Borries, ank. Oporto 2./5. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 30./4. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 21./4. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 2./5. til St. Petersburg. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./4. til Boston. — Arno, Thomsen, ank. hertil 3./5. — Aurora, Fischer, afg. herfra 1./5. til Reval. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 2./5. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 25./4. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 26./4. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Reval 2./5. til Pernau. — Christian IX, Holm, ank. hertil 2./5. — Dagmar, Bøgvad, pass. Ouessant 29./4. for Tunis. — Esbjerg, Strufve, dokker. — Florida, Andersen, dokker. — Garonne, Kromann, afg. herfra 3./5. til St. Petersburg. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 3./5. for Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 2./5. — Hjeltn, Kylesbeck, afg. herfra 3./5. til Dauzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 3./5. til Marsala. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 24./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 28./4. — Kiev, Jørgensen, afg. Antwerpen 3./5. til St. Petersburg. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 2./5. til St. Petersburg. — Leopold II, Christensen, ank. Liban 28./4. — Loire, Craignon, pass. Brunsbüttel 30./4. for Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. hertil 1./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 29./4. — Moskva, Jon Jønsen, ank. hertil 3./5. — Morso, Nellesmann, ank. Madeira 26./4. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 1./5. til Dunkerque. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 3./5. — Omsk, Tømsen, pass. Brunsbüttel 2./5. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 27./4. til Kristiansand. — Pennsylvanien, Lissner, ank. London 1./5. — Perm, Gotthardt, ank. London 1./5. — Pregel, Iversen, ank. hertil 2./5. — Saga, Wiberg, ank. Königsberg 1./5. — Seine, Damp, ank. Riga 27./4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, afg. Arendal 2./5. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 2./5. til Newport. — Tyr, Tha-

(Fortsættes Side 267.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

861. Vagere til Opmaaling. Sejro V. Kattegat. Til Opmaalingsbrug kan der muligvis i Maj 1911 være udlagt en Del sorte Vagere med Flag i Parvandet mellem N.-Enden af Sejro og Hatter-Barn. Sejro N.-Ende: 55° 55' N. Br. 11° 05' Ø. Lgd.

862. Radiotelegraf-Stations Tjenestetid forandret. Kjøbenhavn. Sundet. Radiotelegraf-Stationen i Kjøbenhavn er for Fremtiden aaben hele Døgnet. 55° 41' N. Br. 12° 37' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 50. Havne Lods, Side 84). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 279. Kjøbenhavn 1909).

863. Vrag yderligere afmærket. Drogden Fyrskib S. Sundet. Masten, der var over Vandet paa Vraget af Damperen »Saxo«, er afbrækket, og der er yderligere udlagt 4 Vragvagere med grønne Stager og grønt Flag, af hvilke 1 ligger c. 60 m NNØ. fra Vraget, 1 c. 60 m SSV. fra Vraget og 1 ud for hver Ende af Vraget, c. 20 m fra dette. »Saxos Vrag: 55° 28' 00" N. Br. 12° 41' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 690. Kjøbenhavn 1911).

864. Toldkontrol-Stationer nedlagt. Thyborøn og Hals. Limfjorden. Toldkontrol-Stationerne ved Thyborøn, 56° 43' N. Br. 8° 14' Ø. Lgd., og Hals, 57° 00' N. Br. 10° 19' Ø. Lgd., er nedlagt og Skibes Stoppepligt ved disse Stationer er dermed bortfaldet. (Danske Lods, Side 32, 114 og 160).

865. Is ved Island. Telegram fra Sigulufjördr:

Den 25de April. Isforholdene er omtrent uforandret; mere V.-lig Drift. SØ.-lig Kuling; halvklart.

Den 26de April. Isforholdene uforandret. Ø.-lig Kuling. Taage.

Den 27de April. Isfrit 1 Mil af Sigulufjördr. Isen driver mod NV. Ø.-lig Vind; halvklart.

Den 28de April. Isen er lidt fjernere fra Sigulufjördr; Ø.-lig Kuling; klart. Spærret ved Kap Nord og Melrakka-Sjjetta.

Den 29de April. Is og Vejrforholdene uforandret.

Den 30de April. Der er næsten isfrit 6 Mil af Sigulufjördr; SØ.-lig Brise; klart. Spærret ved Kap Nord.

Den 1ste Maj. Stærk Ø.-lig Kuling; halvklart. Isforholdene uforandret her.

Telegram fra Seydisfjördr:

Den 26de April. Østfjordene er isfyldte og Passage umulig. Svag Ø.-lig Kuling.

Den 26de April. Lidt spredt Is ud for Østlandet; alle Østfjorde endnu isfyldte; ingen Pasage. Svag Ø.-lig Vind.

Den 30te April. Isfrit ud for Dalatangi. Forholdene ellers uforandret. Svag S.-lig Kuling. Den 1ste Maj. Isforholdene ved Østlandet er uforandret. Stiv Ø.-lig Kuling. Usigtbart ved Dalatangi.

Telegram fra Isafjördr:

Den 27de April. Isen endnu landfast ved Kap Nord; hindrer Passagen.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

866. Vager udlægges. Eknogrundet. Stockholm Skærgaard. Sverig. En Vager med Kost udlægges i den nærmeste Fremtid paa 59° 38' 56" N. Br. 18° 53' 40" Ø. Lgd. ved Eknogrundet.

867. »Svenska Björn« Fyrskib atter udlagt. »Svenska Björn« Fyrskib er atter udlagt

868. Fyr tændes. Reggio Calabria. Italien V.-Kyst. Nær Reggio Calabria Havn er spærret, tændes et grønt, fast Fyr c. 4 m under det grønne Fyr med Formærkelser paa Molehovedet. 38° 07' 21" N. Br. 15° 39' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 788. Kjøbenhavn 1911).

890. Skær fundet. Brindisi S. Italien Ø.-Kyst. To Skær med S, m Vand er fundet S. for Brindisi. Det ene ligger N. 13° Ø. fra S. Gennaro Taaru og S. 68° Ø. fra Mattarella Taaru, det andet henholdsvis N. 4° Ø. og S. 78° Ø. fra samme Punkter. Ontrentlig Plads: 40° 34' 20" N. Br. 18° 05' 00" Ø. Lgd.

891. Fyr tændt. Mangalia. Sorte Hav. Rumænien. Paa Yderenden af den N.-lige Dæmning ved Mangalia Havn er tændt 2 røde, faste Fyr, det ene 1,5 m under det andet, Flammens Højde for det øverste Fyr: 10 m. Synsvidde: 4 Sm. 43° 48' 49" N. Br. 28° 37' 00" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

892. Fyr slukket. Pasir Poetih. Langsaar Baai. Sumatra Ø.-Kyst. Pasir Poetih Fyr er slukket. 4° 32' N. Br. 97° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 623. Kjøbenhavn 1911).

893. Fyr tændt. Melvill-Rif. Straat Doerian. Riouw Archipel. Paa V.-Kanten af Melvill-Rif er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 3 Sek., Lys 1, Sek., Mørke 1, Sek., i Stedet for det projekterede Fyr paa Ø.-Kanten af Middelburg-Rif. Synsvidde: 10 Sm. 0° 51' 50" N. Br. 103° 36' 38" Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde paa Middelburg-Rif bliver foreløbig liggende. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 624. Kjøbenhavn 1911).

894. Lystønde forandret. Palembang Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Den hvide Lystønde Nr. 2, Palembang Rivier, viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 2° 14' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd.

895. Mindre Dybde. Van Dorth Rif. Batavia. Java N.-Kyst. Paa Van Dorth Rif er der nu kun 5,5 m Vand. 6° 04' S. Br. 106° 52' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

896. Advarsel vedrørende Undervandsbaade. England, Middelhavet og China. Øvelser med Undervandsbaade finder til Stadighed Sted ud for det forenede engelske Kongeriges Kyster samt i Nærheden af Gibraltar, Malta og Hongkong.

Det Skib, der ledsager Undervandsbaade, fører et rødt Flag paa Toppen. Skibe skal gaa mindst 1 Sm uden om og agten om et saadant Ledsgeskib; kan dette ikke gøres, skal man narne sig Ledsgeskibet med langsom Fart, indtil dette ved Signaler e. l. har angivet den farlige Zone. Der bør holdes god Udkig efter Undervandsbaadene, hvis Nærværelse kan vises ved, at Petiskopperne er over Vandet.

897. Karantænebestemmelser. Italien. — Hodeida, Caraman (Røde Hav) og Batavia er erklæret kolerasmitet. Karantænen mod Skibe fra Samsun, Marmothavet, Byerne Berdiansk, Poti, Novorossisk, Taganrog, Teodosia, Sebastopol, Nicolajev Rostoff og Kerson er ophævet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

N

England, Februar 1911.

Irish Coast Pilot, sixth édition. 1911.

Holland.

R 224 Vaarwaters naar de Zuiderzee. (Noordblad.) 1: 50.000. April 1911. Pris f. 1,50.

R 261 Vaarwaters on aukerplaatsen nabij de Kleine Soenda-eilanden. Blad II. April 1911. Pris f. 0,75.

R 235 Aroe-eilanden. Noordblad. 1: 150.000. Pris f. 1,25.

T Aauvullingsblad Nr. 2 op den Zeemaasgids voor den Oost-Indischen Archipel. Deel II, 1905. April 1911.

og Reserverfryskib Nr. 24 inddraget. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 759. Kjøbenhavn 1911).

868. Grund forgeses eftersøgt. Argos Grund NNV. Botuiske Bugt. Farvandet omkring Argos Grund, hvor Damperen »Cedric« forulykkede, er nu undersøgt og der er stor Grad af Sandsynlighed for, at der ikke findes nogen ukendt Grund. Argos Grund: 60° 37' N. Br. 18° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 589. Kjøbenhavn 1911).

869. Afmærkning atter i Orden. Stejnort Rev. Gæstersen. Rusland. Afmærkningen af Stejnort Rev er atter i Orden. 56° 51' N. Br. 21° 01' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2697. Kjøbenhavn 1910).

870. Lystønde udlagt til Forsøg. Kieler Hæfen. Tyskland. I Kieler Hæfen er til Forsøg, Ø. for Tønde Kiel 7, udlagt en Lystønde, der viser hvidt Fire-Lyn hver 10 Sek. Hvert Lyns Varighed 0.3 Sek. 54° 22' 25" N. Br. 10° 11' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 327. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordseen, Northavet og Hvide Hav.

871. Løb midlertidig spærret. Østre Brønøysund. Nordland. Norge. Paa Grund af Uddybningsarbejder er Sundet mellem Rødsfjær og Verholmen i Brønøy, Østre Brønøysund, spærret fra 1ste Maj 1911 indtil videre. Rødsfjær Fyr: 65° 28' N. Br. 12° 13' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2233. Kjøbenhavn 1910).

872. Dag-Stormvarsel-Signaler. »Amrunbank« Fyrskib. Tyskland. Fra »Amrunbank« Fyrskib gives nu Stormvarsel-Signaler om Dagen. Signalerne vises fra en Raa paa Fokkemasten. 54° 33' N. Br. 7° 53' Ø. Lgd.

873. Drivende Vrag. »Weser« Fyrskib NV. Paa Ruten fra »Norderney« Fyrskib til Elben, er der den 20de April 1911 N. 45° V. fra »Weser« Fyrskib iagttaget en Mast, c. 1 m over Vandet, som tilsyneladende var fast i et Vrag. »Weser« Fyrskib: 53° 54' 18" N. Br. 7° 49' 30" Ø. Lgd.

874. Vrag. Nordergrunde. Weser. 2 à 3 Sm S. t. V. fra Tønde Seharhörn N. omtrent paa Forbindelseslinjen mellem Fyrskibet »Elbe I« og Roter Sand Fyr, er i 7 m Vand sunket en Flaade med Rambukke, hvis Overkant netop er i Vandfladen. Seharhörn N: 53° 58' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd.

875. Vrag borttaget. Marken NØ. Zuidereze. Holland. Vraget af Fiskerifartøjet NØ. for Marken er borttaget og Afmærkningen er inddraget. 52° 30' 18" N. Br. 5° 11' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 499. Kjøbenhavn 1911).

876. Tønder udlagt. Haringvliet. Zeegat van Goere. I Nærheden af Linten gennem Spidstønderne Nr. 1 og 2 i Haringvliet er udlagt Miner, der er afmærket med en Del røde Vagere og med Vragvagere med Flag. Det er forbudt at komme disse Tønder nærmere end 100 m. 51° 48' N. Br. 4° 07' Ø. Lgd.

877. Afmærkning forandret. West-Hellegat. Zeegat van Brouwershaven. I West-Hellegat er udlagt Stumplønde Nr. 6 a i 5, m Vand paa 51° 42' 16" N. Br. 4° 21' 48" Ø. Lgd. og den sorte Lystønde Nr. 7 er flyttet og ligger nu paa 51° 42' 25" N. Br. 4° 21' 52" Ø. Lgd.

878. Afmærkning forandret. Krammer og Steenbergschen Vliet. Spidstønde Nr. 16 i Krammer er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 16 med Diamant. I Steenbergschen Vliet er udlagt følgende Tønder: Spidstønde Nr. 1 i 10 m Vand paa 51° 38' 04" N. Br. 4° 13' 55" Ø. Lgd. og Stumplønde Nr. 1 i 4, m Vand paa 51° 38' 07" N. Br. 4° 14' 33" Ø. Lgd. Paa S. Siden af Farvandet er udlagt nogle Støjer Ø. og V. for Spidstønde Nr. 1.

879. Afmærkning forandret. Sheerness Bar. River Medway. England. Omtrent den 3dje Maj 1911 foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen af det Gravede Løb over Sheerness Bar: En rød og hvid lodret stribet Stumplønde, mærket 8, udlægges 16, Kbl N. 58° Ø. fra Garrison Point Fyr. Denne Tønde vil senere blive ombyttet med en Lystønde, der viser rød Lys med En-Formørkelse. En rød og hvid tærnet Lystønde, mærket 6, der viser rød Et-Blink hver 5 Sek., udlægges 23. Kbl N. 64° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket 4, der viser rød Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., udlægges 29. Kbl N. 67° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød og hvid tærnet Lystønde, mærket 2, der viser rød Et-Blink hver 5 Sek., udlægges 34. Kbl N. 68° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket Outer bar, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5 Sek., udlægges 40. Kbl N. 69° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød Lystønde, mærket 9, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., udlægges 10. Kbl N. 45° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød Lystønde, mærket 7, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek., udlægges 17. Kbl N. 52° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød Lystønde, mærket 5, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek., udlægges 23. Kbl N. 60° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød Lys-

tønde, mærket 3, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., udlægges 29. Kbl N. 64° Ø. fra Garrison Point Fyr. En rød og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde, mærket 1, der viser grant Et-Blink hver 5 Sek., udlægges 34. Kbl N. 66° fra Garrison Point Fyr. En sort og hvid tærnet Stumplønde, mærket Sheerness Middle, udlægges NØ. for Ø. Enden af at Sheerness Middle Sand, 26 1/2 Kbl N. 58° Ø. fra Garrison Point Fyr. Samtidig forandres West Cant Tønde fra rød og hvid lodret stribet til rød og hvid tærnet.

Følgende Tønder inddrages: Sort og hvid tærnet Tønde Nr. 1, 2 og 3, Tønderne: Cant Edge, Middle Cant, Cant, Inner Bar, Middle Bar, Outer Bar og Lystønden: Sheerness Middle. Garrison Point Fyr: 51° 26' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

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

880. Vrag uskadeliggjort. Dunnose SØ. Isle of Wight. England. Vraget af Skonneren, der ligger 3. Sm S. 75° Ø. fra Dunnose, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 20 m. 50° 35' N. Br. 1° 05' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 779. Kjøbenhavn 1911).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

881. Lystønde udlagt. Puerto del Musel. Gijon. Spanien. En rød Lystønde, der viser grant, fast Lys, er udlagt ved Yderenden af den under Brygning værende Bølgebrøder ved Musel Havn, Lystønden skal holdes om Styrbrød, naar man er for Indgængende. 43° 34' N. Br. 5° 41' V. Lgd.

882. Tønde ombyttes med Klokketønde. Newburyport Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 1ste Maj 1911 ombyttes Inner Bar Spidstønde, Newburyport Harbor, med en Klokketønde. 42° 49' 02" N. Br. 70° 48' 15" V. Lgd.

883. Fyr tændes. Fyr nedlægges. Nauset Beach. Cape Cod. Massachusetts. Omtrent den 6te Maj 1911 nedlægges de 3 hvide, faste Fyr ved Nauset Beach og c. 30 m N. 86° V. fra det midterste af disse Fyr tændes et hvidt Lynlyr, der viser Tre-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 1. Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 1. Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 6. Sek. 41° 51' 39" N. Br. 69° 57' 06" V. Lgd.

884. Tønder inddraget. Monument Beach Channel. Buzzards Bay. Massachusetts. Wings Flats Spiritønde 3 paa V. Siden af Monument Beach Channel er permanent inddraget. 41° 41' 53" N. Br. 70° 38' 25" V. Lgd.

Moshers Ledge Spiritønde er permanent inddraget. 41° 42' 45" N. Br. 70° 37' 48" V. Lgd.

885. Ledefyr forandres ikke. Block Island Harbor. Block Island. Rhode Island. Ledefyrene paa Bølgebrøderen ved Block Island er ikke forandret og vil heller ikke blive det. 41° 10' 25" N. Br. 71° 33' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 722. Kjøbenhavn 1911).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

886. Fyr forandret. False Cape. Honduras Ø-Kyst. Cape False Fyr er forandret til et hvidt Blinklyr, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. 15° 13' N. Br. 83° 24' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

887. Fyrskibs Belligehed. Lystønder udlagt. Rio de la Plata. »Becalada« Fyrskib ligger nu paa 35° 10' 00" S. Br. 56° 36' 00" V. Lgd.

Da Indian Point Channel er udvidet mod Ø., er følgende Lystønder udlagt: Lystønde Nr. 167, der viser hvidt Lys med Formørkelse, paa 35° 10' 20" S. Br. 56° 32' 20" V. Lgd., og Lystønde Nr. 108, der viser rød Lys med Formørkelse, paa 35° 10' 08" S. Br. 56° 32' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 277. Kjøbenhavn 1911).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

888. Fyr tændes til Forsøg. Les Moines. Bonifacio Stræde. Korsika. I 1911 tændes til Forsøg et rødt, fast Fyr paa Les Moines Baake. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 11 Sm. 41° 26' 04" N. Br. 8° 53' 58" Ø. Lgd.

ning, afg. herfra 2./5. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 26./4. — Viking, Meyer, ank. hertil 2./5. — Hans Gude, afg. herfra 29./4. til Manchester. — Lena, afg. herfra 3./5. til Stettin. — Vadsø, ank. Liverpool 3./5. — Malm, afg. Liverpool 2./5. hertil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Howden Dock 1./5. — Martha, Christensen, afg. Penarth 26./4. — Elna, Rathje, afg. Nizza 3./5. — Therese, Petersen, afg. Marseille 2./5. — Simone, Terkildsen, ank. Seaham 27./4. — Jeanne (Olsen, afg. St. Felix 24./4. — Vera, Larsen, ank. Sfax 25./4. — Daisy, Lagesen, ank. Köpmanholmen 1./5. — Aline, Leth, afg. Swansea 27./4. — Kamma, Löffler, afg. Sfax 2./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Genua 1./5. — Europa, Hansen, ank. Talbot 30./4. — Frankrig, Friis, ank. Cardiff 30./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Hamburg 29./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Methil 2./5. — Alf, Clausen, afg. Emden 3./5.

Vulcan. Vulcau, Nielsen, afg. Libau 28./4. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Carloforte 2./5. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Blyth 3./5. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./4. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cagliari 21./4. til Antwerpen. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Marseille 29./4. — Roma, ank. Cardiff 27./4.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Nyborg 2./5. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Hamburg 2./5. til Aarhus. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 1./5. for Antwerpen. — Gulfxa, Petersen, ank. Königsberg 1./5. — Rødfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 1./5. for Danzig.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kroupri- nesse Louise, Petersen, afg. Gefle 30./4. — Urania, Clausen, afg. Leith 2./5. — Svend, Schmidt, afg. Narvik 28./4.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. Kjøbenhavn 30./4. — Krouprius Frederik, Andresen, afg. Libau 29./4. — Eng- land, Andersen, ank. Rotterdam 3./5. — Holland, Poulsen, afg. Windau 28./4. — Rusland, Bennetzen, afg. Reval 28./4.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Bougie 29./4. — Ama- lienborg ank. Blyth 23./4. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg afg. Geuu 28./4. — Børglum ank. West Hartlepool 24./4. — Chassie Mærsk ank. Sunderland 28./4. — Dansborg afg. Newport 20./4. — Elsborg ank. Neapel 27./4. — Esrom pass. Perim 30./4. — Flynderborg ank. Cardiff 25./4. — Fredensborg ank. Windau 30./4. — Frederikshorg afg. Savona 28./4. — Guldborg ank. Win- dau 28./4. — Gurra afg. Genua 26./4. — Hammerhus ank. Theodosia 21./4. — Harrildsborg afg. Garston 22./4. — Hund- borg ank. Riga 24./4. — Høneborg afg. Thainshavn 27./4. — Jelling ank. Hamburg 30./4. — Jømsborg ank. Swansea 1./5. — Jungshoved ank. New York 24./4. — Jægersborg afg. Rouen 29./4. — Kallundborg ank. Alfaqes 29./4. — Kalø afg. Cadiz 25./4. — Klampenborg afg. Hartlepool 18./4. — Kronborg ank. Newport News 28./4. — Lejre ank. Hel- singør 23./3. — Lilleborg ank. Burntisland 20./4. — Marse- lisborg ank. Oran 28./4. — Visborg ank. Windau 29./4. — Næsborg ank. Riga 1./5. — Peter Mærsk ank. Huelva 21./4. — Raudelsborg ank. Huelva 15./4. — Rosenborg afg. Tyne 26./4. — Silkeborg ank. Rouen 24./4. — Skakkeborg afg. Huelva 28./4. — Skanderborg ank. Danzig 23./4. — Skjoldborg ank. Hartlepool 29./4. — Skodsborg afg. Kjø- benhavn 28./4. — Spigerborg ank. Windau 29./4. — Stegel- borg ank. Windau 28./4. — Stjerneborg afg. St. Raphael 26./4. — Søborg afg. adiz 26./4. — Taarnborg afg. London 26./4. — Tuborg afg. Sunderland 24./4. — Ulfborg ank. Stettin 20./4. — Uranienborg ank. Huelva 30./4. — Vor- dingborg afg. Huelva 20./4. — Ørkild afg. Mariapol 28./4.

Æra. Energi, Jensen, ank. Riga 29./4. — Euigheden, Jensen, ank. Sundsvall 2./5. — Emanuel, Svane, ank. Nakskov 2./5.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gaeta 29./4. — Nelly, Clausen, ank. Rendsborg 28./4. — Fanny, Eriksen, ank. Reykjavik 30./4. — Lilly, Nielsen, ank. Rouen 2./5. — Alexy, Lorentzen, ank. Manchester 1./5. — Dagny, Sørensen, afg. Amsterdam 2./5. til Middlesbro. — Mary, Bang, ank. Bristol 2./5.

Thurs. H. A. Hausen, Hansen, ank. Dysart 30./4.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Blyth 30./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, ank. London 7./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Grimsby 1./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Russ, Petersen, afg. Tyne 19./4. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Bona 24./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Huelva 27./4. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Las Palmas 28./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Bergen 3./5. til Halmstad. — Wla- dimir Reitz, Olsen, ank. Glückstadt 25./4. — Helmer Mørch,

Thorsøe, afg. Las Palmas 3./5. til Harburg. — Newa, Dahl, afg. Windau 2./5. til Rotterdam.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Havre 2./5. til London. — Bintang, Caroc, afg. Penang 25./4. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 25./4. til Genua. — Pangan, Gabe, afg. Soesoe 1./5. til Singapore. — Samui, Licht, ank. Singapore 1./5. — Arabien, Cortsen, afg. Sabang 26./4. til Hongkong. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Shanghai 28./4. til Port Said. — Siam, Knudsen, ank. Port Said 2./5. — Cathay, Kruse, afg. Vladivostock 30./4. til Hongkong. — Indien, Jensen, ank. Göteborg 30./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jau, Ingemann, afg. St. Thomas 24./4. til London. — St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 22./4. til Demerara. — St. Croix, Kall, ank. London 30./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 25./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Rotterdam 25./4. — Agnete, Farup, ank. Methil 27./4. — Hermia, Hansen, afg. Rotterdam 3./5. — Alice, Jør- gensen, ank. Helsingør 4./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Lübeck 28./4. — Ragn- hild, Schultz, afg. Königsberg 29./4. — Valborg, Hansen, afg. Danzig 29./4. — Gunhild, Hansen, afg. Methil 29./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Sunderland 30./4. — Freja, Nielsen, ank. Husum 29./4. — Vera, Thing, ank. Hamburg 24./4.

Sejlskibe.

Rønne. Kastor, Klausen, ank. Stockholm 18./4. — Amalie, ank. Karlskrona 18./4. — Hans Peter, Holm, ank. Halmstad 19./4. — Prøven, Olsen, ank. Faxe Ladeplads 20./4. — Næst- ved, Klausen, ank. Nykjøbing 21./4. — Atlas, Kyhn, ank. Pors- grund (Norge) 21./4. — Freja, Bech, ank. Pillan 22./4. — Si- gurd, Kofoed, ank. Kolding 25./4. — John Hintze, Knudsen, ank. Sassnitz 27./4. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 28./4. — Hermod, Grønvold, ank. Kjøbenhavn 28./4.

Svendborg. Skjold, Larsen, ank. Nykjøbing 27./4. — Zampa, Wulf, ank. Gustavsberg 27./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Stockholm 27./4. — Severine, Jensen, ank. Stralsund 27./4. — Vega, Rasmussen, ank. Sundsvall 27./4. — Embla, Mikkelsen, ank. Mântilnota 27./4. — Neptunus, Nielsen, ank. Libau 28./4. — Flora, Sørensen, ank. Riga 28./4. — Marie, Nørregaard, ank. Oscarshamn 28./4. — Guldborg, Jensen, ank. Raumo 28./4. — Erhardt, Larsen, ank. Reval 28./4. — Urania, Robach, ank. Bogense 29./4. — Lindhardt, Madsen, ank. Stubbekjøbing 29./4. — Kruse, Larsen, ank. Lübeck 30./4. — Frejr, Brandt, ank. Råfö 30./4. — Dagny, Rasmussen, ank. Marstrand 30./4. — Erik, Hansen, ank. Oscarshamn 1./5. — Fædres Minde, Niel- sen, ank. Riga 1./5. — Martin, Wilde, ank. Königsberg 1./5. — Laurits, Dam, ank. Riga 28./4. — Grethe, Hansen, ank. Norr- köping 29./4. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Königsberg 30./4. — Pan, Dam, ank. Danzig 1./5. — Clytia, Nielsen, ank. Hull 1./5. — Najaden, Rasmussen, ank. Fowey 2./5. — Newsky, Nielsen, ank. Kirchaldy 2./5. — Vonin, Larsen, ank. Ørbak 31./4. — Norden, Andreasen, ank. Odense 1./5. — Marie, Nielsen, ank. Stockholm 1./5. — Ignatz Breum, Lund, ank. Libau 1./5. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 2./5. — Concordia, Hen- riksen, ank. Allao 2./5. — Roma, Jensen, ank. Port Haliqueen 2./5. — Emanuel, Bentzen, Sølvborg 3./5. — Riug Andersen, Hansen, ank. Aalborg 3./5. — Sofie, Jensen, ank. Trelleborg 2./5. — Leif, Andersen, ank. Tayport 3./5.

Æra. Hekla, Hermansen, ank. Aarhus 29./4. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 30./4. — N. P. Nielsen, Petersen, ank. Pillan 30./4. — Svip, Jensen, ank. Flensborg 30./4. — Ægir, Winther, ank. Stykkisholm 27./4. — Peter, Hansen, ank. Warne- münde 30./4. — Hermod, Dreimann, er afg. Frederikstad til Havnefjord. — Arietis, Andersen, ank. Aberdeeu 30./4. — Ge- nius, Bastrup, ank. Söderhamn 29./4. — J. Kofoed, Anderseu, afg. Faxe Ladeplads 30./4. — R. Fabricius, Hansen, ank. Aberdeeu 1./5. — Emilie, Hansen, ank. Masnedund 1./5. — Eos, Christensen, ank. Danzig 2./5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Sundvall 2./5. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Maracaibo. — Majus Bay, Nielsen, ank. Marstal 2./5. — Nep- tun, Jensen, ank. Marstal 2./5. — Ellen, Hansen, ank. Marstal 2./5. — Ceres, Bager, ank. Boness 2./5. — Mette, Andersen, ank. Thorshavn 2./5. — Anna, Hansen, ank. Udbyhøj 2./5. — Christine, Rasmussen, ank. Trawemünde 2./5. — Nielsine, Christensen, ank. Wisnar 3./5. — Ingolf, Olsen, ank. Leith 28./4. — Alf, Rasmussen, er afg. Koldby Kaas. — Astræa, Svane, afg. Neksø 3./5. til Söderhamn. — Ansgar, Jørgensen, ank. London 3./5. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Karlskrona 3./5. — Caroline, Madsen, er ank. Marstal 3./5. — Vigilant, Jacob- sen, afg. Marstal 3./5. til Norge. — Elsa, Boye, afg. Marstal 3./5. til Tyskland.

INDHOLD :

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Valgene til Sø- og Handelsretten. — Kjøbenhavn, den 5. Maj 1911. — Skibes Ned- lastning i danske Havne. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibs- efterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 9. Maj 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

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

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

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

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

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

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

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gehr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr. „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Bestyrelsen.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibetilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovens § 5 sin ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 20. Maj d. A. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ i Hotel „Phoenix“, Bredgade, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab og Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Valg af Bestyrelsesmedlemmer i Henhold til Lovens § 6.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovens § 7.
4. Eventuelt Forslag fra Bestyrelsen om Foreningens Overtagelse af Medlemmernes Risiko for Besætninger paa Skibe ved Dykker- og Bjergningarbejde, naar saadan Virksomhed drives med Fartøjer, der tillige gaa i Fragtfart.

Kjøbenhavn, den 15. April 1911.

P. B. V.

Aage Bramsen.

f. T. Formand.

(Uddrag af Regnskabet findes omstaaende.)

Officielle Bekendtgørelser.

Efterretninger for Søfarende.

„Saxo“s Vrag optaget og den dertil hørende Afmærkning indbjærget. „Helene“ Vrag endnu ikke fjernet. Sundet.

Vraget af den mellem Drager og Falsterbo sunkne Damp-er „Saxo“ er optaget og fjernet, Vragfyrsket og Vragvagerne er inddragne. Samtidig er de to grønne Lystønder, der har ligget 500 Meter henholdsvis Nord og Syd for Forbindelseslinien mellem „Saxo“s og „Helene“s Vrag flyttet lidt Vest paa, saaledes at de nu ligger 500 Meter henholdsvis Nord og Syd for „Helene“s Vrag paa den Linie, der fra Drogdens Fyrskib kan trækkes gennem Vraget. „Helene“s Vrag er, som det vil erindres, desuden afmærket ved et Vragfyrskib, der ligger Vest for Vraget.

Marineministeriets Admiralitets-Kontor, den 8. Maj 1911.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 6. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag fra Udvalget til Revision af Bestemmelserne vedrørende Lægemedler og Kosthold i Skibe, om Ændringer i Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen med Hensyn til Bestemmelserne om Indretning af Hospital m. m. i Passagerdampskibe samt til yderligere Ændringer i Hovedbekendtgørelsen med Hensyn til Udvandrerskibes Forsyning med Radiotelegraf og Redningsbaade. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Vicekonsulaterne i Portrush, Drogheda, Westport, New Ross, Tralee, Waterford og Belfast. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelsen af Posten som dansk Vicekonsul paa Ilha do Sal (de Capoverdiske Øer). Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med et Andragende om Dispensation fra § 1 i Reglement af 1. Juli 1908 om Skibsmandskabs Opholdsrum, henvises til Forretningsudvalget.

5. Skrivelse fra »The Baltic and White Sea Conference« angaaende Spørgsmaalet om franske Skibsmæglergebyrer, besluttedes tilstillet Dansk Dampskibsrederi-Forening.

6. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forhandling om Handelstraktatforhandlinger med de Lande, med hvilke Danmark endnu ikke har afsluttet saadanne Traktater, samt om Ændringer i de nu gældende Overenskomster af denne Art. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Lægeeftersyn i franske Havne besluttedes tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart med Repræsentationens Anbefaling for de deri ommeldte Foranstaltninger.

8. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Lasteliniebestemmelserne besluttedes tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart.

9. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Genpart af Skrivelse fra Udenrigsministeriet, hvori dette tilbyder efter derom fremsat Ønske at ville yde førstnævnte Ministerium sin Bistand til gennem sine Presseforbindelser at søge Meddelelser af oplysende eller korrigerende Indhold om danske Forhold, optagne i dertil egnede udenlandske Presseorganer — toges til Efterretning.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Slutning af Aarsberetningen for 1910.)

Danske Konsulatforhold. Til Ministeriet er afgivet nedenstaaende Erklæringer angaaende Spørgsmaal om dels Oprettelse eller Nedlæggelse, dels Besættelse af danske Konsulater i Udlandet.

Repræsentationen har udtalt, at der ikke fra dens Side næres noget Ønske om Oprettelse af et dansk Vicekonsulat eller Konsulat-Agentur i North Sydney, Cape Britain, Provinsen Nova Scotia, Canada.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Repræsentationen har anbefalet et af Dansk Sejlskibsrederi-Forening fremsat Ønske om Ansættelse af en ulønnet dansk Vicekonsul for Pont l'Abbe, Loctudy, Concarneau og Quimper.

Repræsentationen har udtalt, at dansk Skibsfart kun i ringe Grad er interesseret i Spørgsmaalet om Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat i Punta Arenas i Chile.

Repræsentationen har anbefalet Oprettelsen af et dansk Konsulat i Dakar og har afgivet Indstilling med Hensyn til dets Besættelse.

Repræsentationen har ikke fundet det at være af Interesse for dansk Skibsfart, at det danske Konsulat paa Turk Island i Vestindien opretholdes.

Repræsentationen har ikke fundet Grund til, at den ledigblevne Post som dansk Vicekonsul i Langesund opretholdes.

Repræsentationen har anbefalet Opretholdelsen af Vicekonsulaterne i Maranhao og Quebec og har udtalt sig om Genbesættelsen af det sidste.

Repræsentationen har anbefalet Opretholdelsen af Vicekonsulaterne i Shoreham og har afgivet Indstilling med Hensyn til dets Besættelse.

Repræsentationen har anbefalet Opretholdelsen af Vicekonsulaterne i Cap Haitien.

Repræsentationen har udtalt, at den ikke nærer noget Ønske om Oprettelsen af et dansk Konsulat i Medan, Deli, paa Sumatras Østkyst.

Repræsentationen har udtalt, at der efter dens Mening ikke kan siges for Tiden at være Trang til et Vicekonsulat for Kemi og Tornea.

Repræsentationen har tiltraadt et af Udenrigsministeriet fremsat Forslag om, at Vicekonsulaterne i Virginia henlægges fra Norfolk til Newport News og har afgivet Indstilling med Hensyn til dets Besættelse.

Repræsentationen har anbefalet, at Posten som Vicekonsul i San Sebastian og Pasajes bibeholdes og har afgivet Indstilling med Hensyn til dens Besættelse.

Repræsentationen har endelig afgivet Indstilling med Hensyn til Besættelsen af følgende Konsulater og Vicekonsulater:

Posten som ulønnet dansk Konsul i Dunkerque, Konsul i St. Johns, New Foundland, Vicekonsul i Oran i Algier, Konsul i Odessa, Vicekonsul i Bona, Vicekonsul i Varberg, Vicekonsul i Gøteborg, Konsul i Smyrna, Konsul i Gibraltar, Vicekonsul i Jacmel paa Sydkysten af Haiti, Vicekonsul i Brahestad, Vicekonsul i Auckland, Vicekonsul i Westervik, Vicekonsul i Cienfuegos paa Cuba.

Repræsentationen har afgivet Betænkning over Ud-kast til en ny Konsulinstruktion.

Ministeriet for Handel og Søfart har gjort Repræsentationen bekendt med en fra Udenrigsministeriet modtaget Skrivelse angaaende Benyttelsen af den til Generalkonsulatet i London som teknisk Konsulent knyttede Ingeniør. Det fremgaar af denne Skrivelse, at Oplysninger fra England af teknisk Art og Assistance i Sager af lignende Beskaffenhed altid vil kunne erholdes hos Industrikonsulenten ved nævnte Generalkonsulat ved Henvendelse til dette.

Foruden de ovenfor omhandlede Sager har Repræsentationen til Ministeriet afgivet Erklæring over følgende:

Om Benyttelsen af den Ministeriet givne Bemyndigelse til at tilstaa Afvigelser fra den i Reglement af 1. Juli 1908 om Skibsmandskabs Opholdsrum givne Regel, at Højden af Folkerummene i ny Skibe fra Overkant af Gulvet til Underkant af Dæksbjælkerne ikke maa være mindre end 1,8 m. (5,91 eng. Fod eller 5,74 danske Fod) og i ny Skibe paa 700 Tons og derover ikke mindre end 2 m. (6,56 eng. Fod eller 6,37 danske Fod). Repræsentationen har anbefalet, at den nævnte Regel overholdes ogsaa for Skibe, der indkøbes fra Udlandet, og den har tiltraadt Ministeriets Opfattelse om, at der ved Dispensationer fastsættes en Minimumshøjde for Folkelukaferne, og at denne sættes til mindst 6 danske Fod. Repræsentationen har endelig henstillet, at det Standpunkt, Mini-

steriet tager i denne Sag, bringes til Rederiernes Kundskab ved en offentlig Bekendtgørelse. Dette er sket ved Ministeriets Bekendtgørelse af 6. Juli f. A., af hvilken det fremgaar, at Dispensationer fremtidig ikke vil kunne forventes meddelt, med mindre ganske særlige Omstændigheder i det enkelte Tilfælde maatte tale derfor, og i intet Tilfælde anderledes, end at den mindste Højde for Folketum sæltes til 6 danske Fod.

Om en i et offentligt Blad fremkommen Artikel om Skonnert »Niels« Stranding ved Gl. Skagen.

Om den til Skoleskibet »Georg Stage« paa Finansloven ydede Bevilling, som Repræsentationen har ønsket bibeholdt i sin nuværende Størrelse.

Om Andragende fra Bestyrelsen for Sømandshøjskolen i Svendborg om et fast aarligt Tilskud til Skolen og Forhøjelse af Understøttelse til Elever. Repræsentationen har anbefalet at imødekomme Andragendet.

Om de Bevisligheder, der ved Mønstringen af et Skib bør kræves for at samme som Følge af, at det udelukkende benyttes til Dykker- og Bjergningsarbejde, i Henhold til Bestemmelsen i § 3, 2. Stykke, i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring er undtaget fra nævnte Lov. Repræsentationen har udtalt, at en af den paagældende Reder paa Tro og Love afgiven skriftlig Erklæring om, at Skibet kun benyttes til Dykker- og Bjergningsarbejde under saadanne Forhold, at Virksomheden omfattes af Lov af 7. Januar 1898 om Arbejderes Ulykkesforsikring, formentlig maa afgive tilstrækkelig Bevislighed for, at Skibet er undtaget fra Lov om Søfolks Ulykkesforsikring.

Om et af Dampskibsfører F. Eriksen konstrueret selv-virkende Laaseapparat for Redningsbælte-Kasser, Døre o. lign.

Om hvor mange Fyrbødere, der under Hensyn til Bestemmelsen i Sølovens § 26 bør være om Bord i et nærmere opgivet Dampskib.

Fra forskellige offentlige Myndigheder har Repræsentationen modtaget Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, som den derefter dels har offentliggjort, dels har bragt til de i dem interesserede Foreningers Kundskab.

Til Aarsberetningen er endelig knyttet en Beretning fra Fællesrepræsentationens Udvalg for Skoleskibet for Skibskokke.

Skolen har i Aaret 1910 fortsat Virksomheden for Uddannelsen af Skibskokke og har i det nævnte Aar uddannet 16 Elever. Af disse har 9 gennemgaaet et helt Aars Kursus og har, efter at have bestaaet Eksamen, modtaget Certifikat som første Klasses Skibskokke i Fragtfart.

7 Elever har forladt Skolen efter et halvt Aars Kursus uden at have underkastet sig Eksamen; de har modtaget Bevis for, at de har besøgt Skolen i nævnte Tidsrum.

Vedtægterne for Skolen er i det forløbne Aar forsøgsvis og for eventuelt at gaa tilbage til en kortere Uddannelseslid ændret derhen, at et Kursus varer i 12 Maaneder; efter et saadant Afslutning kan Eleven indstille sig til Eksamen. Samtidig er Betalingen for et 12 Maaneders Kursus, der tidligere var 360 Kr., nedsat til 180 Kr.

Fra Ministeriet har Skolen modtaget et Beløb af 1,080 Kr. til Bestridelse af Udgifterne ved fortsat Uddannelse af Elever ved Skoleskibet.

Kjøbenhavn, den 9. Maj 1911.

Regler om Lodsvæsen i Sverig. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget følgende Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Generalkonsul i Stockholm:

De svenske Bestemmelser om Lodsvæsen er ved en ny Bekendtgørelse af 10. Februar d. A. undergaaet en Omarbejdelse i flere Henseender.

I Principet er det hidtil gældende System opretholdt,

Lodstvang er ogsaa fremdeles Regel. Flere Uklarheder er imidlertid fjernet og nogle omtvistede Spørgsmaal afgjort. De ny Bestemmelser gælder fra 1. Maj d. A.

Nogle Hovedpunkter af de ny Regler skal her berøres.

a. Lodstvangen gælder ogsaa for Pramme, ligeledes for Skibe, der bugserer lodspligtige Fartøjer, selv om det bugserende Skib er under en afgiftspligtig Drægtighed af 40 Tons. Baade i Henseende til Lodspenge og til Fyr- og Baakeafgifter behandles Pramme og ligeledes Motorfartøjer (Skibe, »som til deres Drift er forsynet med Maskineri«) som Dampskibe. Skibe, der er »i en fremmed Stats Tjeneste (altsaa ikke blot fremmede Orlogsskibe) er under alle Omstændigheder lodspligtige.

b) Fritagelse for Lodstvang i Undtagelsestilfælde indrømmes omtrent i samme Udstrækning som hidtil, altsaa bl. a. for Skibe, som anløber svensk Havn kun for at indtage Proviant eller Kul; aflevere Syge eller Døde eller søge Nødhavn; derimod skal Undtagelsen for Fremtiden ikke gælde, naar Grunden til Anløbet er Af- eller Paamønstring eller Afventen af Ordre. Om Forstaaelsen af den ogsaa hidtil gældende Fritagelse for Skibe i indskrænket Fart (indenfor Linien Lindesnæs—Hanstholm), naar de har passeret samme Lodsfarvand et vist Antal Gange i samme Kalenderaar, har der hersket Tvivl, nemlig om hvorvidt Rejsen skulde være foretaget hver Gang i samme Retning eller om man kunde sammenlægge Rejser i den ene Retning med Rejser i den anden; nu er den sidstnævnte liberalere Forstaaelse bleven fastslaaet. Antallet af saadanne Rejser skal for Dampskibe (og Pramme) være ti ligesom før, men for Sejlskibe seks (i Stedet for fem). Tilsvarende Ændringer gøres i Reglerne for Nedsættelse til halv Afgift ved Rejser udenfor indskrænket Fart.

c. Fritagelse for Lodstvang skal ogsaa indrømmes Fiskerifartøjer af mindre afgiftspligtig Drægtighed end 130 Tons, naar de udgaar fra svensk Havn og ikke paa Rejsen anløber fremmed Havn af andre Grunde end Udrustning eller Fangstens Tilberedning eller Afsætning.

d. Angaaende Skibsføreres Ret til at undlade Benyttelse af Lods i kendte Farvande, er der nu givet den Bestemmelse, at en Fører, der i et vist Kalenderaar har passeret samme Farvand det ovenfor nævnte Antal Gange (henholdsvis ti eller seks) ogsaa efter Kalenderaarets Udløb selv maa lodse sit Skib, dog at der ikke maa opstaa længere Afbrydelse mellem hver Rejse end et Kalenderaar, og at de foreskrevne Lodsafgifter lige fuldt betales.

e. De foreskrevne Bøder for Lodspligtens Tilsættelse bortfalder, naar Grunden er Uvejr eller andre Omstændigheder, der for Skibet medfører Fare eller stor Ulempe ved at afvente Lods, forudsat at Afgifterne betales ved Ankomsten til første Havn.

f. Godtgørelse til Lodsens, naar han af en ham utilregnelig Grund opholdes paa Rejsen eller maa opgive Rejsen, beregnes fremtidigt noget højere end hidtil; ogsaa Lodsens Medhjælper har under lignende Omstændigheder Krav paa tilsvarende Godtgørelse.

Undervandsbaade i britiske Farvande. Det engelske Admiralitets hydrografiske Departement har, i Følge »Shipp. Gaz.«, bekendtgjort, at Undervandsbaade bestandig holder Øvelser ved de Forenede Kongerigers Kyster og tillige i Omegnen af Gibraltar, Malta og Hong Kong.

I den Hensigt at formindske Faren for Kollisioner med andre Skibe, vil derfor det Skib, som ledsager Undervandsbaade, hejse et stort, rødt Flag paa Mastetoppen, naar Undervandsbaaden foretager Øvelser. Ethvert Skib, som ser dette Signal, bør styre saaledes, at det holder sig mindst i én Sømil Afstand fra det Skib, der viser Signalet, og gaa agter om det. Hvis dette ikke lader sig gøre af en eller anden Grund, maa man nærme sig det

ledsagende Skib langsomt, til der gives en Advarsel ved Flag, Semafor eller Megafon, efter som det passer bedst for det farlige Omraade, og samtidig holde godt Udkig efter Undervandsbaadene, hvis Nærværelse kun kan opdages ved, at deres Periskop viser sig over Vandet.

Lastning af Trælasi Drammen. En Skibsreder skriver til »Norg. Sjøft.«:

Der har i længere Tid været klaget over Prisen for Lastning af Sejlskibene i Drammen, og det ser ud til at blive værre og værre.

Det koster omtrent én Krone mere pr. Standard at laste i Drammen end andre Steder paa Østlandet. Jeg henstiller derfor til Skibsrederne at henvende deres Opmærksomhed derpaa, saa der forlanges i det mindste én sh. pr. Standard mere i Fragt fra Drammen end fra andre Steder.

I Anledning af ovenstaaende meddeler en anden norsk Skibsreder, at Lastning og Stuvning af høvlede Bord kostede i Fjor:

I Larvik Kr. 2.10 pr. Standard, Kristiania 2.25, Drammen 2.70 ved uorganiserede Arbejdere og 3.50 ved organiserede Arbejdere, og der er det at bemærke, at uorganiserede Arbejdere næppe til enhver Tid paa Aaret kan faas i Drammen.

Naar dertil kommer, at der er længere og dyrere Bugsering til og fra Drammen end til nogen af de andre Steder, saa er 1 sh. ekstra for Drammen for lidt. Under 2 sh. ekstra burde ingen slutte derfra.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 4. Maj. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Gaar Svitzers Bjergningsentreprise 18,000 Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »Luga«, der den 25. September i Fjor paa Rejse fra Sundsvall til Liverpool med en Ladning Stykgods strandede paa Sydøstsiden af Sjollen i Flintarenden.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Smyrna er erklæret for kolerasmittet. Italien: Smyrna er erklæret kolerasmittet.

»Saxo«s Vrag er den 6. ds. optaget. I Anledning af den hermed i Forbindelse staaende Ændring af Vragafmærkningen i Drogden, henviser vi til omstaaende Bekendtgørelse fra Marineministeriet.

Observeret Vrag. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget Underretning om, at der paa 55° N. Br. og 7½° Ø. Lgd. er observeret et drivende Vrag, hvis Mast rager c. 1 Meter over Vandet.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk afholder sin ordinære Generalforsamling den 20. Maj. Et Uddrag af Foreningens Regnskab for Aaret 1910 findes omstaaende.

Navigationen paa Kronstadt. Skibsmæglerfirmaerne Smith og Radau i Kronstadt telegraferer den 6. og 7. ds. til qs: Skibsfarten aabnet. »Jermak« ankommet med ni Dampere.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 7. Maj: Tæt Isbælte fra Langanes til Valtarnes til 2 Kvartmil fra Land; selve Fjordene isfri. Svag sydvestlig Kuling.

Telegram fra Siglufjord den 7. Maj: Spredt Is drivende Øst over lige udenfor Siglufjord. Sydvestlig Brise; klart.

Navigationen paa Kotka. Firmaet Cadenius & Grahni i Kotka skriver den 5. ds. til os, at det er lykkes Regeringens Isbryder »Sampo« at bringe tre Dampere ind til Kotka, hvorfor Havnen maa anses som gaaabnet for Dampere, medens det for Sejlskibes Vedkommende formentlig vil vare endnu en Uge inden Havnen bliver tilgængelig. Selve Havnen er fri for Is.

Valgene til Sø- og Handelsretten.

Grosserer-Societetets Komité har under 4. ds. tilskrevet Hs. Excellence Justitsminister Bülow som følger:

»I Skrivelse af 3. ds. har Ds. Excellence tilskrevet nærværende Komité, at De anser det for Deres Pligt at gøre opmærksom paa den »graverende Misforstaaelse, der ligger til Grund for« Komitéens offentlige Udtalelse af samme Dato angaaende Valget til Sø- og Handelsretten — nemlig at den ved Lov af 19. Februar 1861 instituerede Valgforsamling i Foretagelsen af Dommer-Valget ikke er »underlagt Justitsministerens Kontrol eller Kritik« — hvilken Misforstaaelse formentlig skulde bestaa i, at Komitéen havde overset, at Justitsministeriet i Følge nævnte Lovs § 3 efter Valget skal sættes »i Stand til at bedømme Valgenes Lovlighed, saavel med Hensyn til den ved samme brugte Fremgangsmaade, som med Hensyn til de Egenskaber, af hvilke de Valgte skal være i Besiddelse«.

Heroverfor skal Komitéen indskrænke sig til at bemærke, at den ingensinde har tænkt sig at bestride Justitsministerens i den ovenfor citerede Lovbestemmelse omhandlede Ret til »at udøve Kontrol og Kritik«. Efter Komitéens Opfattelse bestaar imidlertid denne »Kontrol og Kritik«, som det frengaar saavel af det ovenfor understregede Ord i det citerede Stykke af § 3 som af Lovens øvrige Indhold, udelukkende i en Bedømmelse af »Valgenes Lovlighed, i et Indseende med, at Lovbudet i § 3 om Valgets Foretagelsesmaade overholdes, samt at de Valgte er »i Besiddelse« af de i § 4 nævnte (lovlige) Kvalifikationer (Indfødsret, 30 Aars Alder, uplettet Rygte, Bopæl i Kjøbenhavn osv.). Komitéen maa derfor vedblivende hævde, at naar Valgforsamlingen holder sig indenfor denne Lovens Rammer (hvad der har været den selvfølgelig Forudsætning for Komitéens Udtalelser), er den i Henseende til Udpegningen af Dommerne og Bedømmelsen af deres Dommer-Egenskaber stillet fuldkommen frit og uafhængigt af Regeringen og har derfor Ret til at afvise en efterfølgende Kritik fra Justitsministerens Side.

P. K. V.
C. A. Olesen.

Georg Qvistgaard.«

Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe har den forløbne Uge ikke tilkendegivet nogen Bedring. Kornforretningen fra Nordtyskland ligger stadig lige flov, og kun faa Lad-

ninger kommer i Markedet; saaledes noteres et Par Havrelaster fra Stolpmünde 5 Mk. og fra Greifswald $4\frac{3}{4}$ Mk. Sverig har heller ingen Forandringer at opvise; det er stille fra de sydsvenske Pladser, lidt livligere fra Vest-sverig, men Tørnen, f. Eks. i Halmstad, er ogsaa vel lang. Norge noterer nogle Feldspathladninger til Stettin $4\frac{3}{4}$ Mk., Hamburg 5 Mk. samt Trælaster til Weser og Jade 22 à 23 Mk. pr. Std. Danmark er lige maalt baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn; endog fra Bornholm er det vanskeligt at placere Skibene. Kjøbenhavn sluttede Majs til Østbornholm 13 à 14 Øre og Soyakager til Norrköping 3 Kr.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

holdt den 8. ds. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører C. Wintber.

Formanden for Bestyrelsen, Grosserer A. Collstrop aflagde Beretning og Regnskab. Aaret havde under de daarlige Forhold for Skibsfarten været utilfredsstillende, idet der kun havde været de mindst mulige Reparationer og næsten ingen Nybygninger. Hertil kom, at Værfterne havde konkurreret meget skarpt, saa at Arbejdet ofte var overtaget uden Fortjeneste. Der sporedes nu mere Liv i Skibsfarten, og der var Grund til at tro, at man gik bedre Tider i Møde. Bestyrelsen havde i Aar ladet bygge en ny dobbeltsidet Flydedok til Skibe paa indtil 600 Tons, og det havde takket være denne ny Dok været muligt at faa en Del Arbejde, som man ellers ikke havde faaet.

Udgifterne til Renter og Vedligeholdelse var steget en Del, og der var lidt et Tab, væsentlig ved Dampskibsselskabet Jyllands Konkurs. I Øjeblikket byggedes der to ny Skibe til Ø. K., en Damper til D. F. D. S. samt en Petroleumstankdamper. Der beskæftigedes 6—700 Mand paa Værftet. Da der kun udbetaltes 4 pCt. til Aktionærerne, vilde Bestyrelse og Direktion i Aar ingen Tantième have.

Regnskabet viste et Driftoverskud paa Kr. 295,399 og et Nettooverskud paa Kr. 106,889. Heraf anvendes til Afskrivninger c. Kr. 61,000, medens Aktionærerne faar Kr. 40,000.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Konsul Krebs genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet Gefion

har afholdt Generalforsamling.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede. Skibsmægler S. S. aflagde Beretning og Regnskab.

Aaret havde stillet sig en Del bedre end de foregaaende. I den første Halvdel af Aaret havde der ikke været nogen særlig Fremgang at spore, derimod begyndte Østersøfragterne at stige hen paa Sommeren, hvilket for en stor Del var begrundet i en stor Korneksport fra Rusland til Frankrig.

Dampjerne havde været beskæftiget dels i Fart paa Middelhavet, dels paa Nord-Østersøen. Overskudet for de enkelte Skibes Vedkommende stiller sig saaledes: »Angantyr» Kr. 32,406, »Bogatyr» Kr. 20,960, »Farmatyr» Kr. 21,330 og »Veratyr» Kr. 30,610.

Regnskabet udviste et Nettofragt-Overskud af Kr. 105,529; med Fradrag af Renter og Konsulatsafgift, blev der til Rest Kr. 46,252. Nettooverskudet udgjorde Kr. 38,052, som afskrevs paa Skibenes bogførte Værdier, saaledes at der nu ialt var afskrevet Kr. 101,409 paa de oprindelige bogførte Værdier.

Udsigterne for i Aar syntes at skulle stille sig bedre, idet der sikkert var en Del Trælaster i Markedet, ligesom der ventedes en stor Eksport af Korn. Naar Bygningen af ny Tonnage holdtes indenfor passende Grænser, saa der blev Ligevægt mellem Efterspørgsel og Begær, vilde Skibsfarten kunne gaa lysere Tider i Møde.

Der gaves enstemmigt Decharge.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte enstemmigt Konsul Holger Adolph og Premierløjtnant H. J. Rechner. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide

har afholdt Generalforsamling, der ledes af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Skibsmægler S. S. udtalte først nogle Mindeord om Selskabets afdøde Revisor, Gehejmecetsraad Vett, og aflagde derefter Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret 1910 havde stillet sig en Del bedre end dets Forgænger.

Begge Selskabets Dampere havde sejlet heldigt, og, som Regnskabet udviste, var Nettofragten Kr. 66,078.34. Med Fradrag af Renter, Kontingenter, Konsulater, Omkostninger, Tab ved Havarier etc. blev der Kr. 36,358.70 til Rest, som med Fradrag af Salærer til Forretningsførerne, Kommitterede og Revisorer gav et Nettooverskud af Kr. 33,017.94.

Da man havde kunnet afbetale det stipulerede Beløb af Kassekrediten, mente man at kunne forsvare at foreslaa et Udbytte af 21/2 pCt. eller Kr. 8,100. Resten, Kr. 24,917.94, foresloges henlagt til Reservefondet. Med denne Henlæggelse vil dette Fond nu være Kr. 86,218.98.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin 1911 bestod 9 Elever den almindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling bestod 4 i Navigation, 4 i Søret og Handelsvidenskab, 4 i Geografi og Vejrlære og 2 i Engelsk. Sætteskipperprøven blev bestaaet af 3 Elever.

Mærkelig Redning. I Forbindelse med Historien om den danske Sømand (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 2/1911), som fornylig blev reddet paa en mærkelig Maade midt i Atlanterhavet efter at være faldet over Bord fra den engelske Damper »Nolisement«, og efter at have ligget i Vandet i over fem Timer, kan det have sin Interesse at erindre om en lignende Historie, som fandt Sted ved den amerikanske Atlanterhavskyst den 20. September 1906.

Det amerikanske Krigsskib »Minneapolis«, paa Rejse fra Filadelfia til Kuba med Tropper, gik om Natten den 20. September Syd over med 16 Knobs Fart. Ved Runden Klokker 11 Aften syntes Skibssergenten, at han hørte Nødraab to Gange fra Søen, og han meldte det til den vagthavende Officer, der stoppede Fartøjet og lod Chefen kalde. Ved den straks foretagne Mønstring viste det sig, at ingen manglede om Bord; men Sergenteu fastholdt, at han tydelig havde hørt Nødraab fra Søen. Fartøjet blev vendt, Redningsbaadene gjort klar og Projektørerne tændt, og med sagte Fart gik man tilbage samme Vej, som man var kommen. Efter en Stunds Forløb saa man i Projektørlyset noget ligge paa Vandet, og Redningsbaadenes Mandskaber fik straks Tag i en Mand. Det viste sig, at det var en Svensker ved Navn Georg Olsen, som havde været 1. Styrmand paa Skonnerten »Twilight« paa Rejse fra Charlestown Nord over med Trælaster. Den 18. om Morgenen kængrede Skonnerten i en Cyklon, men det lykkedes Olsen at komme væk fra Vraget og at faa Tag i to Planker. Disse holdt han under Armene i 24 Timer, indtil Søen havde lagt sig saa meget, at han kunde faa surret dem sammen til et Kors ved at rive sin Oljefrakke, som han havde paa, i Stykker. En Brætstump tjente ham som Aare; men først den 20. om Aftenen lykkedes det ham at faa gjort sig bemærket og at blive reddet, som ovenfor beskrevet. Hans Hud var meget ødelagt af det lange Ophold i Søen, men forøvrigt havde han intet lidt. Han forblev om Bord paa »Minneapolis« en Maaned og blev saa sendt hjem til Sverig. En Pengeindsamling om Bord paa »Minneapolis« gav ham en Del Midler til at rejse for. (Norg. Sjøft.)

En ejendommelig Forstærkelse af en Bro. Det forekommer ikke sjældent, at en Bros Bæreevne ikke strækker til længere paa Grund af voksende Trafik. Hidtil har man saa været henvist til at bygge en ny Bro. Muligvis vil man i Fremtiden ved Jerubanebroer — i det mindste i mange Tilfælde — kunne undgaa en kostbar Nybygning ved en ejendommelig Forstærkning af de enkelte Konstruktionsdele. Efter en Meddelelse i Ugeskriftet »Builder« er det nemlig lykkedes at forstærke en Jerubanebro over Missouri, der oprindeligt kun var bestemt for en ringe Belastning, paa en fyldestgørende Maade uden at fjerne saa meget som en enkelt Jerindel fra Stedet. Brosejlerne blev ompundet med spiraldannet Staaltraad og derefter omstøbt med Cement, saaledes at de blev forvandet til tykke ottekantede Piller. Fundamenterne blev ligeledes forstærket med Cementblokke. Der omsluttede Staalindlæg. Prøver, som blev foretaget af Urbana Universitetets tekniske Institut (Illinois), gav det Resultat, at Broens Bæreevne var vokset til det dobbelte.

Et hurtigsejende Skib. En Indsender meddeler »Shipp. Gaz.«, at Sejlskibet »Sir Lancelot«, som var bygget i 1865 i Greenock og var 197' langt, 33' 7" bredt og 21' dybt, med et Sejlareal af 46,000 Kvadratfod, rimeligvis var det hurtigste Sejlskib, der har eksisteret. Det forlod i 1869 Foochow i Kina den 17. Juli, passerede Sunda Strædet den 7. August, St. Helena den 11. September, Lizard den 10. Oktober og fortøjede i West India Dock i London den 14. Oktober. Det havde saaledes tilbagelagt den 14,000 Sm. lange Rejse i 89 Dage, hvilket er den hurtigste Rejse, som noget Sejlskib har gjort. Det bedste Døgns Sejlads udgjorde 359 Sm. og Gennemsnitsfarten var omtrent 15 Knob. Skibet forliste i en Cyklon ved Sandheads.

Skibshypotheklaan, mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT**, Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert. afg. Dunkerque 6./5. hertil. — Alexandra, Nielsen, dok- ker. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 7./5. hertil. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 7./5. til Vestnorge. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 7./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Reval 7./5. til Petersborg. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./5. til Boston. — Arno, Fischer, afg. herfra 6./5. til Petersborg. — Aurora, Tonnesen, afg. Reval 7./5. til Petersborg. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 4./5. — Beira, Lunge, ank. Marseille 6./5. — C. F. Tietgeu, Thomsen, afg. New York 4./5. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mor- tensen, dokker. — Christian IX, Holm, afg. herfra 6./5. til Kö- nigsberg. — Dagmar, Bøgvad, afg. Algier 6./5. — Esbjerg, Strufve, dokker. — Florida, Andersen, afg. Kristiania 7./5. til Filadelfia. — Garonne, Kromann, afg. Reval 7./5. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 5./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 2./5. — Hjelm, Kylesbech, ank. Danzig. 5./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Marsala 4./5. hertil. — Jolanta, Henriksen, afg. Riga 6./5. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 6./5. for London. — Kiev, Jørgen- sen, pass. Holtenau 25./5. for Petersborg. — Kursk, Goumessen, afg. Reval 7./5. til Petersborg. — Leopold II, Christensen, afg. Libau 6./5. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 5./5. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 6./5. for London. — Louisia- na, Ørsted, ank. hertil 30./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Linnø 7./5. — Moskvo, Jonsen, pass. Brunsbüttel 6./5. for Ant- werpen. — Morse, Nellemann, afg. Madeira 6./5. til Lissabon. — Nicolaï II, Jørgensen, afg. Smyrna 1./5. til Dunkerque. — Nordjylland, Søberg, afg. Reval 7./5. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 6./5. for Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Hull 3./5. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 8./5. — Pennsylvania, Lissner, ank. London 1./5. — Perm, Gotthardt, afg. London 6./5. til Liban. — Pregel, Iversen, ank. Stettin 6./5. — Saga, Wiberg, ank. hertil 7./5. — Seine, Dampt, ank. hertil 8./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 7./5. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Cardiff 5./5. — Tyr, Tanning, ank. hertil 7./5. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 6./5. til New York. — Vi- king, Meyer, ank. hertil 7./5. — Lenz ank. Stettin 4./5. — Vadsø, ank. Liverpool 3./5. — Malm, ank. hertil 8./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Sevilla 4./5. til St. Petersborg. — Nautik, Brinch, afg. London 5./5. til Grimsby. — Nordsøen, Gramm, ank. Helsingør 5./5. — Ellen, Hansen, ank. Rouen 2./5. — Fylla, Christensen, afg. Middlesbro 5./5. til Libau. — Gerda, Iversen, afg. Burryport 2./5. til Åhus. — In- ger, Schiff, ank. Mariager 5./5. — Johanne, Thøgersen, afg. Bordeaux 5./5. til Fraserburgh. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Cullera 3./5. — Laura, Pedersen, afg. Swansea 3./5. til Triest. — Marie, Jessen, afg. Levaner 5./5. til Dieppe. — Cito, Jepsen, afg. Hamburg 3./5. til Waterford. — Dagmar, Mathiasen, afg. Rouen 4./5. til Methil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, afg. London 3./5. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andréjeff, Tannebek, afg. Grimsby 6./5. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Ras- mussen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Russ, Petersen, ank. Mira- michi 6./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Bona 24./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Huelva 27./4. — Michael, Ontchoukoff, Harboe, afg. Las Palmas 28./4. til Hamburg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Halmstad 5./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Glückstadt 5./5. til Tynec. — Helmer, Mørch, Thorsøe, afg. Las Palmas 3./5. til Harburg. — Nawa, Dahl, afg. Windau 2./5. til Rotter- dam.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Bougie 2./5. — Ama- lienborg afg. Blyth 2./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg pass. Algier 1./5. — Børglum ank. Methil 4./5. — Chassie Mærsk afg. Sunderland 4./5. — Dansborg ank. Torre 2./5. — Elsborg afg. Neapel 1./5. — Esrom pass. Perim 30./4. — Flynderborg ank. Cardiff 25./4. — Fredensborg ank. Windau 30./4. — Frederiks- borg ank. Huelva 3./5. — Guldborg ank. Windau 28./4. — Gurra pass. Konstantinopel 2./5. — Hammershus afg. Theo- dosia 3./5. — Harrildsborg ank. Genua 3./5. — Hund- borg afg. Riga 2./5. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 1./5. — Jelling ank. Hamburg 30./4. — Jømsborg ank. Swansea 1./5. — Jungshoved afg. New York 2./5. — Jægersborg afg. Hull 4./5. — Kallundborg afg. Alfaqes 3./5. — Kalo afg. Cadiz 25./4. — Klampenborg ank. Genua 2./5. — Kron- borg afg. Norfolk 3./5. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg afg. Burntisland 2./5. — Marselisborg ank. Oran 28./4. — Visborg ank. Windau 29./4. — Næsborg ank. Riga 1./5. — Peter Mærsk afg. Huelva 2./5. — Ran- delsborg ank. Huelva 15./4. — Rosenborg afg. Tynec 26./4. — Silkeborg afg. Rouen 3./5. — Skakkeborg afg. Huelva 28./4. — Skanderborg afg. Danzig 3./5. — Skjoldborg afg. Hartlepool 4./5. — Skodsborg ank. Newcastle 1./5. — Spigerborg ank. Windau 29./4. — Stogelborg afg. Win-

dau 3./5. — Stjerneborg afg. St. Raphael 26./4. — Søborg afg. Cadiz 26./4. Taarnborg ank. Grangemouth 29./4. — Tu- borg afg. Sunderland 3./5. — Ulfborg afg. Stettin 2./5. — Uranienborg afg. Huelva 3./5. — Vordingborg ank. Neu- fahrwasser 2./5. — Ørkild pass. Konstantinopel 1./5.

Det asiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, ank. London 4./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Genua 5./5. til Port Said. — Bintang, Caroc, afg. Penang 25./4. til Port Said. — Pan- gan, Gabe, afg. Singapore 4./5. til Bangkok. — Samui, Licht, afg. Singapore 2./5. til Colombo. — Arabien, Cortseu, afg. Hong- kong 6./5. til Shanghai. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Shang- hai 28./4. til Port Said. — Siam, Knudsen, pass. Suez 3./5. — Indien, Jensen, afg. Göteborg 5./5. til Antwerpen. — Cathay, Kruse, afg. Vladivostok 30./4.

Vestindisk Afdeling. Tt. Thomas, Berg, afg. Pa- ramaribo 3./5. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. London 4./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, pass. Azorerne 4./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kronprin- sesse Louise, Petersen, ank. London 7./5.

Nordssøen. Nordland, Larsen, ank. Reval 3./5. — Kron- prins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 5./5. — Hol- land, Poulsen, afg. Rotterdam 5./5. — England, Aderseu, ank. Hull 5./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Rotterdam 6./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 5./5. — Lon- don, Bom, afg. Carloforte 2./5. til Antwerpen. — Paris, Tho- lander, afg. Blyth 6./5. til Holtenau. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 23./4. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Antwerpen 4./5. — Wien, Boeck Hansen, afg. Marseille 5./5. til Huelva. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 27./4.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Gaeta 6./5. til Livorno. — Nelly, Clausen, afg. Rendsborg 6./5. til Danzig. — Fanny, Eriksen, ank. Island 30./4. — Lilly, Nielsen, afg. Rouen 5./5. til Tynen. — Alexy, Lorentzen, ank. Swansea 5./5. — Dagny, Sørensen, afg. Middlesbro 6./5. til Wasa. — Mary, Bang, afg. Swansea 6./5. til Candebecc.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Nyborg 6./5. til Söderhamn. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Aarhus 4./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Antwerpen 5./5. — Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg 1./5. — Redfaxe, Vilandt, ank. Dan- zig 5./5.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 3./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 2./5. — Sjølland, Svarrer, ligger i Rotterdam. — Agnete, Farup, ank. Kolding 7./5. — Hermia, Hansen, ank. Frederikshavn 6./5. — Alice, Jørgensen, ank. Helsingør 4./5.

Botnia. Gudrun, Sonnielsen, ank. Markgrafen 7./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Rotterdam 6./5. — Valborg, Hau- sen, ank. Rotterdam 3./5. — Gunhild, Hansen, ank. Neustadt 8./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 4./5. — Mar- tha, Christensen, ank. Lapvik 5./5. — Elna, Rathje, ank. Arzew 6./5. — Therese, Petersen, ank. Oran 5./5. — Simone, Ter- kildsen, afg. Seaham 3./5. — Jeanne, Olsen, ank. Kirckaldy 5./5. — Vera, Larsen, afg. Sfax 25./4. — Daisy, Lagesen, ank. Gefle 5./5. — Anine, Leth, afg. Swansea 27./4. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 2./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Stettin 5./5. — Freja, Nielsen, ank. Bremerhafen 3./5. — Vera, Thing, ank. Hamburg 24./4.

Sejlskibe.

Æra. Minde, Rasmussen, ank. Landskrona 3./5. — Bien, Petersen, ank. Holtenau 4./5. — Diana, Hansen, ank. Flensborg 3./5. — Immanuel, Bager, ank. Söderhamn 3./5. — Venus, Weber, ank. Södertelje 3./5. — Mester, Petersen, ank. Vejle 3./5. — Alf, Rasmussen, ank. Göteborg 3./5. — Forældres Minde, Christensen, ank. Svendborg 3./5. — Marie, Boye, ank. Helsing- borg 3./5. — Albertha, Kromann, ank. Sundsvall 4./5. — Rig- mor, Petersen, ank. Swinemünde 5./5. — Signe, Hanseu, ank. Swinemünde 5./5. — Johanne, Stegmann, ank. Swinemünde 5./5. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — I. Koføed, Andersen, ank. Söderhamn 5./5. — Atlantic, Rasmussen, pass. Beachy Head 1./5. østg. — Yrsa, Hansen, pass. Beachy Head 2./5. vestg. — Vigilant, Jacobsen, ank. Larvik 5./5. — Karen, Hermansen, ank. Stolpemünde 5./5. — Hansigne, Boye, er afg. Newcastle til Rügenwalde.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. Maj 1911. — Valgeue til Sø- og Handelsretten. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herved Uddra

Kjøbenhavn.

Aage Bramsen.

Martin Carl.

J. Christensen.

C. W. Clausen.

A. M. Knudsen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1910

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalt Grundpræmie.....			92,590	00	Udbetalte Erstatninger.....			70,385	00
Indvundne Renter.....			4,249	43	Honorar for Lægebehandling og Lægeerklæringer.....			2,357	98
Reserve for uafgjorte Skader 1909			33,411	40	Administrationsudgifter.....			12,428	50
 Medlemmernes Konto.					Honorar til Revisorerne.....			1,100	00
Belastet Ekstrapræmie 1910...			395	82	Genforsikrings-Præmie.....			2,504	62
					Kurtage ved Obligations-Køb..			10	28
					Etableringsudgifter: Rest af den 5-aarige Amortisation.....			1,175	79
					Henlagt til uafgjorte Skader for 1910.....			22,920	24
					Henlagt til Reservefondet 10 % af Grundpræmien.....			9,259	00
					 Medlemmernes Konto.				
					Godskrevet Ristorno 1910.....			8,505	23
			130,646	65				130,646	65

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Indestaaende i Privatbanken...	39,708	08			Reserve for uafgjorte Skader for 1910.....			22,920	24
Kassebeholdning. Kontant.....	224	28			Reservefonden.....			52,832	71
Beholdning af Obligationer:			39,932	36	 Diverse Kreditorer.				
Kr. 20,000 4 % Københavns Kreditforening 2. Serie à 96 ¹ / ₄ Købekurs.....	19,250	00			Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1910.....			8,505	23
Kr. 15,000 4 % Jydske Landkreditforening 5. Serie à 95 ⁷ / ₈ Købekurs.....	14,381	25							
Kr. 11,000 4 % do. 5. Serie à 93 ³ / ₈ Købekurs.....	10,298	75	43,930	00					
 Diverse Debitorer.									
Saldo paa Medlemmernes Konto for Aaret 1910.....			395	82				84,258	18
			84,258	18				84,258	18

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1911.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt. De Reservefondens særlig tilhørende Obligationer er til Stede.

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1911.

V. Bindlev.

J. L. Schouboe.

FORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

af Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1910.

den 29. Marts 1911.

P. de Nully Brown.

R. W. Rasmussen.

Chr. Sass.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1910.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalt Grundpræmie			43,720	00	Udbetalte Erstatninger			66,557	50
Statens Tilskud			32,140	78	Honorar for Lægebehandling og				
Indvundne Renter			2,514	44	Lægeerklæringer			920	41
Reserve for uafgjorte Skader 1909			25,181	76	Administrationsudgifter			8,921	58
					Honorar til Revisorerne			800	00
Medlemmernes Konto.					Etableringsudgifter: Rest af den				
Belastet Ekstrapræmie 1910 ...			526	94	5-aarige Amortisation			1,209	91
					Henlagt til uafgjorte Skader for				
					1910			15,148	49
					Medlemmernes Konto.				
					Godskrevet Ristorno 1910			10,526	03
			104,083	92				104,083	92

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
ÅKTIVER.					PASSIVER.				
Indestaaende i Privatbanken ..	13,885	94			Reserve for uafgjorte Skader for			15,148	49
Kassebeholdning. Kontant.....	110	80			1910				
Tilgodehavende hos Statskassen:					Diverse Kreditorer.				
Statens Tilskud for 1910.....	32,140	78	46,137	52	Saldo paa Medlemmernes Konto				
Diverse Debitorer.					for Aaret 1909	21,103	15		
Saldo paa Medlemmernes Konto					- — 1910	10,526	03	31,629	18
for Aaret 1909	113	21							
- — 1910	526	94	640	15					
			46,777	67				46,777	67

Kjøbenhavn, den 14. Marts 1911.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 17. Marts 1911.

V. Bindsløv.

H. A. Grube.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oskar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves Illi Salg

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skourog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Bentlins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND Als

anbefaler
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovantering & Skibsroderi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgäfvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling — Ferm expedition.

C. HANSEN,
Sjörtler og Metalstøber
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prististe sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovanteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raolie ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

11g.: Kramper Horsens. Telf. Nr. 42

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRIS

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
1 1/2 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Maj 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063
 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerop
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



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

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
----------------------------------	---	--	---

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

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Cronstadt“. „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse: 16 Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

Til Skibsbrug
 anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
 Depot:
 Havnegade 47. Telefon 4980.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

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

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 8¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

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

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

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

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Hill-Madsen[®]
Smede & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn findes nu **Reparationsværft** med tilhørende **4 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Kjøbenhavn, den 11. Maj 1911.

Overenskomst imellem Dampskibsrederne og Søarbejderne. Efter langvarige Forhandlinger er i Gaar afsluttet Overenskomst mellem Rederne paa den ene Side og Sømændenes Forbund samt Søfyrbødernes Forbund paa den anden, ved hvilken Overenskomst der er sikret Fred for de kommende 8 Aar.

Loven om Søfolks Valgret sikret. Efter at Flertallet af Folketingsudvalget havde anbefalet at vedtage Forslaget i Landstingets Affattelse — Landstinget begrænsede, som det vil erindres, Forslaget til at omfatte Søfolk alene — har Folketinget ved eneste Behandling i Gaar vedtaget Lovforslaget med 89 Stemmer mod 2.

Lovforslaget er dermed færdigt fra Rigsdagen.

Uddrag af Lloyd's Register's Skibbygningens Statistik for Aaret 1911's 1ste Kvartal. I Kvartalet, som endte den 31te Marts, er der 480 Handelsskibe (alle over 100 Brutto Tons) med en samlet Tonnage af 1.374.964 — sammenlignet med 386 Skibe paa 1.057.636 Tons i samme Tidsrum i 1910 — under Bygning i Storbritanien og Irland. 378 af Skibene eller 956,289 Tons bygges til Lloyd's Registers Klasse.

8 Skibe er over 12,000 Brutto Tons, 25 Skibe er fra 8,000 til 12,000 Brutto Tons, 21 Skibe er fra 6,000 til 8,000 Brutto Tons, 98 Skibe er fra 4,000 til 6,000 Brutto Tons, 58 Skibe er fra 2,000 til 4,000 Brutto Tons, 45 Skibe er fra 1,000 til 2,000 Brutto Tons.

Samtidig er 73 Krigsskibe med et samlet Displacement af 419,556 Tons under Bygning i England.

Udenfor England er 287 Handelsskibe (alle over 100 Brutto Tons) med en samlet Tonnage af 649,132 under Bygning.

Deraf: I Tyskland 67 Skibe 215,557 Tons, Frankrig 29 Skibe 123,690 Tons, Forenede Stater 54 Skibe 98,863 Tons, Holland 24 Skibe 62,908 Tons, Østrig-Ungarn 9 Skibe 40,940 Tons, Japan 24 Skibe 26,290 Tons, Sverig 4 Skibe 6,849 Tons, Norge 29 Skibe 19,849 Tons, Danmark 8 Skibe 16,855 Tons.

Nægtet at lempe Last. Tre Mand af Besætningen paa et Dampskib »Benedick« stod fornylig anklaget for Retten i Edinburgh, fordi de havde nægtet at være med til at lempe Lasten, som havde kastet sig.

»Benedick« kom fra Filadelfia bestemt til Leith med en Ladning Korn og Stykgods. Midt i Atlanterhavet fik Skibet en større Slagside, da en Del af Ladningen forskød sig. Mandskabet blev beordret til at lempe Lasten, men tre Mand nægtede at arbejde. Kaptajnen og Styrmanden maatte derfor ned og hjælpe til med Arbejdet.

De tre Mand opgav for Retten, at de havde Frivagt, og de fandt, at der ikke var nogen overhængende Fare for Skibet.

Dommeren fremhævede, at Spørgsmaalet var, om Sømand var berettiget til at nægte at lyste en Ordre af Aarsager, som de selv fandt tilfredsstillende. Dette var imidlertid absolut uforeneligt med god Disciplin. Han fandt, at Skibet havde været i Fare og dømte de tre Mand til tre Ugers Fængsel, samt 10 sh. hver i Omkostninger. (»Norg. Sjøft.«)

Søfolks Skedeknive. Board of Trades Marine Departement har, i Følge »Shipp. Gaz.«, udsendt følgende Meddelelse til Kaptajner og Besætninger paa Skibe, som befærer italienske Havne:

Førere af Skibe, som besejler italienske Havne, anmodes om at meddele deres Besætninger, at Skedeknive af den Art, som Søfolk i Reglen bruger om Bord, samt Daggertknive og alle Slags Knive med fast Blad, eller et Blad, der kan springe frem, eller med et Blad af mere

end 10 Centimeters (c. 4 Tommer) Længde, er strængt forbudt i Italien. Endvidere skal ethvert Knivsblad, der er længere end 4 Centimeter (c. 1½ Tomme) være afrundet og stumpt ved Spidsen. Maalene regnes fra Haandtaget til Bladets Spids, og ikke fra Bladets Afsats til Spidsen. Den mindste Straf for at bruge eller bære den her omtalte Slags Knive i Land, er fem Dages Fængsel, medens der vil blive paalagt tre til seks Maaneders Fængsel for Brud paa disse Bestemmelser om Natten eller paa befærdede Steder.

»Comité Maritime International« meddeler gennem sin herværende Afdeling, at Hr. Artelli i Triest har udsat en Præmie paa 2,000 Francs for den bedste Afhandling om »ensartede Regler for Sølovgivningen og Comité Maritimes Historie«. Afhandlingen skal indsendes til Komitéens Sekretær i Antwerpen senest den 15. April 1912, og kan affattes paa Engelsk, Fransk, Tysk eller Italiensk. Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til den fungerende Formand for den danske Afdeling, Generalkonsul Johan Hansen.

Motorskibe. Hamburg—Amerika-Linien har hos Aktieselskabet Weser gjort Bestilling paa en Fragtdamper paa 6,500 Tons. Skibet faar to Motorer efter Professor Junkers System, der her første Gang kommer til Anvendelse ved Motoranlæg i Skibe. Forhandlinger om Bygning af et større Motorskib er i Gang.

(»Hansa«.)

Ændring i Statsbanetaksterne. Vedkommende Folketingsudvalg har med P. Th. Nielsen som Ordfører afgivet Erklæring over det fra Landstinget tilbagesendte Lovforslag om Ændring i Statsbanetaksterne. Flertallet indstiller Lovforslaget til uforandret Vedtagelse, hvorved ogsaa denne Lovs Gennemførelse maa anses som sikret.

Fregatten »Jylland« vil i Følge »Riget« paany blive overtaget af Staten, men fremtidig komme til at sortere under Kultusministeriet, der derefter vil overdrage Nationalmusæet Ordningen af et Søfartsmusæum, der agtes installeret i Fregatten.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 9. Maj. Isen langs Østkysten dreven længere Øst paa. Svag Vestnordvest.

Telegram fra Siglufjord den 9. Maj. Betydelig Is i Hunabugten. Siglufjord spærret. Stille, klart.

Telegram fra Isafjord den 9. Maj. Isforholdene uforandret ved Kap Nord; en Del af Hunabugten isblokeret.

Overrettsdom.

Lodsens Erstatningsansvar.

Dom i A. S. Nr. 1090/1910, afsagt den 20. Marts 1911 ved Landover- samt Hof- og Stadsretten. Forhenværende Lodsformand P. W. Jørgensen og Lods Søren Nielsen, begge af Stige, mod Rederiet for 3/m. Skonnert »Kodan« af Marstal.

Den 7. Oktober 1903 Klokkeren c. 1 Middag blev 3/m. Skonnert »Kodan« af Marstal, kommende fra Cardiff og bestemt til Odense med en Ladning Kul, med Lods om Bord fra »Gabet« i Odense Fjord af Damperen »Fremad« bugseret gennem Odense Kanal. Ved Munkebo, hvor

3/m. Skonnert »Eudora« af Brevik, kommende fra Hartlepool og ligeledes bestemt til Odense med Kul, laa til Ankers, blev denne Skonnert taget med paa Slæb af Bugserdamperen, idet »Kodan«s Slæbetov blev fastgjort agter paa »Eudora« og »Eudora«s agter paa Damperen. Med c. 15 Favne Trosse mellem hvert af Skibene bugserede Damperen derpaa de to Skonnerter videre gennem Kanalen til Stige, hvor der skiftedes Lods, idet Appellanten, daværende Lodsformand P. W. Jørgensen, og Appellanten Lods Søren Nielsen, begge af Stige, kom om Bord henholdsvis i »Kodan« og i »Eudora« og overtog Kommandoen i de respektive Skonnerter. Disse blev derpaa i samme Rækkefølge og fortojet paa samme Maade som tidligere bugseret videre gennem Kanalen, men ved Drejningen fra denne ind i Odense gamle Havn, løb »Eudora« paa Grund ved Kanalens vestlige Side, og »Kodan« — hvis Anker efter Appellanten Jørgensens Orure straks blev kastet, men ikke straks tog Bunden, og hvis Fart derfor ikke i nogen videre Grad mindskedes — løb da paa »Eudora«s Agterende. I samme Øjeblik, Grundstødningen fandt Sted, raabte Nielsen til Bugserdamperen om at sætte mere Fart paa, og ved et Ryk fra Damperen kom »Eudora« da til at slæbe over Grunden, men lik herved Retning over mod Kanalens østlige Side, hvor den allerlog Grunden, og »Kodan« løb da paany paa »Eudora«s Agterstav. Bugserdamperen bragte efter c. 1 Times Arbejde »Eudora« af Grunden og slæbte den ind paa dens Losseplads i den gamle Havn, hvor den forløjedes. Ved Sammenstødene mellem Skonnerterne havde »Kodan«, der selv ikke havde taget Skade, beskadiget en Del af »Eudora«s agterste Opstaaende, hvilken Skade efter Forhandling mellem »Eudora«s Fører, Kaptajn Lunde, og de Appelindstævnte, »Kodan«s Rederi, vurderedes til 180 Kr., og efter at dette har betalt »Eudora« dette Beløb i Erstatning, har et under nærværende Sag i første Instans ved Lunde-Skam Herreders Soret gjort Regreskrav gældende mod Jørgensen og Nielsen, i hvilken Henseende de har paastaaet principalt disse in solidum, subsidiært Nielsen alene tilpligtet at betale dem nævnte 180 Kr. med Renter samt Sagens Omkostninger.

Ved Soretsdommen er Jørgensen og Nielsen, der paastod sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, anset ansvarlig for den »Eudora« ved Sammenstødene tilføjede Skade, men idet det i Følge Soretsdommen ikke mod deres Benægtelse kunde anses godtgjort, at Skaden androg et større Beløb end af dem erkendt, nemlig 30 Kr., er de ved Dommen tilpligtet in solidum at betale »Kodan«s Rederi 30 Kr. med Renter, medens Sagens Omkostninger ophævedes. Sagen er nu af Jørgensen og Nielsen efter meddelt Oprejsningsbevilling indanket her for Retten, hvor de, hvem der endvidere er meddelt Bevilling til fri Proces, har gentaget deres i første Instans nedlagte Paastande og paastaaet »Kodan«s Rederi tilpligtet at udrede Appelsagens Omkostninger efter Reglerne for beneficerede Sager, derunder til Appellanternes beskikkede Sagfører Salær samt Kr. 5.60 for Udlæg. »Kodan«s Rederi har procederet til Soretsdommens Stadfæstelse og paastaaet Jørgensen og Nielsen in solidum tilpligtet at betale Appelsagens Omkostninger.

Det maa efter Proceduren antages, at »Kodan«s Dybgaende i Odense Kanal var 12' 6" og »Eudora«s 15' 1", medens Skibene ved deres Afgang fra henholdsvis Cardiff og Hartlepool paa Grund af Vandets større Saltoldighed dersteds stak mindre dybt, nemlig »Kodan« 12' og »Eudora« 14' 9". Idet det nu er in confesso under Sagen, at Kaptajn Lunde, da Nielsen, forinden Appellanterne overtog Lodsningen, spurgte ham om »Eudora«s Dybgaende, angav dette til 14' 9" uden nærmere Tilføjelse eller Forklaring, hvilken Angivelse af Nielsen blev meddelt Jørgensen, har Appellanterne til Støtte for deres Frifindelsespaastand gjort gældende, at Kaptajnen var forpligtet til at opgive det Dybgaende, Skibet havde i det Farvand, hvorigennem det skulde lodes, og at de, hvis Kaptajnen havde opgivet det rigtige Maal, 15' 1",

ikke vilde have paataget sig Lodsningen eller i alt Fald ikke have lodset begge Skibe under et, idet Vandstanden i Odense Kanal og den gamle Havn, efter hvad Appellanterne under en optagen Søforklaring har udsagt, den paagældende Dag kun var c. 15' eller — som Jørgensen har forklaret — c. 15 $\frac{1}{4}$ '. Da »Eudora«s Grundstødning derfor alene skyldes Kaptajn Lundes urigtige eller mangelfulde Angivelse, kan Appellanterne ikke, efter hvad de har gjort gældende, anses ansvarlige for samme og de derved foranledigede Sammenstød mellem Skibene.

Det er heroverfor af »Kodan«s Rederi gjort gældende, at Appellanterne har manglet Føje til uden videre at gaa ud fra, at Kaptajn Lundes Angivelse galdt Dybgaendet i Odense Kanal, hvorom han ikke kunde vide Besked, men at det havde været Appellanternes Pligt nærmere at udspørge Kaptajnen og eventuelt foretage Undersøgelse med Hensyn til Skibets Dybgaende dersteds, hvad de i alt Fald var nærmest til at vide Besked om. Rederiet har derhos gjort gældende, at selv bortset herfra er der udvist Forsømmelighed af Appellanterne, idet det er uforvarligt at lodse et Fartøj med et Dybgaende af — som Appellanterne gik ud fra — 14' 9" gennem Odense Kanal ind i den gamle Havn uden med en Trosse i Land at regulere Skibets Drejning, og at Grundstødningen i alt Fald vilde være undgaet, hvis Skonnerten med det mindre Dybgaende — »Kodan« — var sejlet forrest og »Eudora« var bagest.

Der kan nu efter Sagens Oplysninger, navnlig de Erklæringer, der under den nævnte Søforklaring er afgivet af »Fremad«s Fører og af Kanal- og Havnefogden i Odense, ikke gaas ud fra, at Vandstanden i Odense Kanal og den gamle Havn har været for lav til, at »Eudora« uden at støde paa Grund kunde føres fra Kanalen til sin Losseplads i den gamle Havn, hvorved bemærkes, at efter Førstnævntes Erklæring var Vandstanden i Kanalen den paagældende Dag c. 16 $\frac{1}{4}$ ', og at det viste sig, at »Eudora«, efter at være taget af Grunden, uden Vanskelighed lod sig styre ind i den gamle Havn. Den af Appellanten paaberaabte Omstændighed, at »Eudora«s Dybgaende var 15' 1" og ikke, som af Kaptajnen opgivet, 14' 9" findes der derfor — selv om Appellanterne havde været berettiget til uden videre Undersøgelse at regne med sidstnævnte Maal — ikke at kunne tillægges nogen Betydning ved Sagens Afgørelse. Da det dernæst efter Sagens Oplysninger ikke heller kan antages, at Vind og Vejr den paagældende Dag i nogen Maade har vanskeliggjort Lodsningen, maa der som Sagen foreligger oplyst gaas ud fra, at der ikke fra Lodsernes Side er udvist den Forsigtighed og fulde Agtpaaivenhed, som ved Lodsning, særlig af et Fartøj under Lodstvang — jfr. Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879, § 15 og Bekendtgørelse Nr. 91 af 26. Juni 1890, § 2 — skal iagttages, hvorved bemærkes, at Appellanterne, efter hvis Anbringende Appellanten Nielsen havde en Jolle med Mandskab i Beredskab til at føre en Trosse i Land, for at Skibet »Eudora«s Drejning ved Hjælp af Trossen kunde blive reguleret, ikke har oplyst nogen fyldestgørende Grund til, at denne Forsigtighedsforanstaltning alligevel blev undladt.

Idet det derfor maa antages, at »Eudora«s Grundstødning skyldes en Forsømmelighed fra Appellanternes Side, maa det billiges, at de ved Soretsdommen er anset erstatningspligtige i den Anledning, og bemeldte Dom, der allerede efter Sagens processuelle Stilling ikke vil kunne forandres i de Appelindstævntes Favør, medens der paa den anden Side ikke er Føje til at nedsætte det Appellanterne idømte Erstatningsbeløb, vil saaledes være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten vil Appellanterne, en for begge og begge for en, have at betale til de Appelindstævnte med 60 Kroner, hvorhos der vil være at tillægge den beskikkede Sagfører, hvis Sagførelse har været lovlig, i Salær 80 Kr. og for Udlæg Kr. 5.60, hvilke tvende sidste Beløb bliver at udrede af det Offentlige.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Foldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Molander,
Telf. Blikrensager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstrøde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros.

En detail.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Trædes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor.“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencor.“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vallholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

182 Skibsprovianteringsforretning

182 Urtekram- & Farvhandel.

Havnegade 37. Nukskov. Telf. 182

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 26./6. — Algarve, Borries, ank. Marseille 25./6.
— Anglo Dane, Wienecke, ank. Trondhjem 23./6. — A. N.
Hansen, Olsen, afg. herfra 25./6. til Riga. — Antwerpen,
Madsen, pass. Ouessant 23./6. for Piræus. — Arkansas, Petersen,
afg. Kristiania 21./6. til Boston. — Arno, Fischer, pass. Bruns-
büttel 23./6. for London. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel
23./6. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank.
Riga 19./6. — Beira, Lange, ank. Norrköping 24./6. — C. F.
Tietgen, Thomsen, pass. Pentland 25./6. for Kristianssand. —
Chr. Broberg, Mortensen, ank. Messina 24./6. — Christian
IX, Holm, ank. London 18./6. — Dagmar, Bøgvad, ank. Peters-
borg 23./6. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 25./6. — Florida,
Andersen, ank. hertil 19./6. — Garonne, Kromann, ank. hertil
25./6. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 15./6. — Hellig
Olav, Holst, afg. New York 22./6. til Kristianssand. — Hengest,
Munck, afg. Riga 24./6. hertil. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil
23./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Oran 25./6. — Jo-
lantha, Simonsen, pass. Holtenau 23./6. for Petersborg. — Ka-
san, Mikkelsen, ank. London 19./6. — Kentucky, Andresen,
afg. Boston 20./6. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen
20./6. fra Petersborg. — Kursk, Tønnesen, ank. Dunkerque 24./6.
fra Riga. — Loire, Craignou, afg. herfra 24./6. til Bordeaux. —
Louise, Larsen, dokker. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia
24./6. til Baltimore. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon
25./6. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 21./6. — Mo-
skov, Jønsen, afg. herfra 24./6. til Königsberg. — Nicolai II,
Jørgensen, afg. Petersborg 23./6. hertil. — Nordjylland, Sø-
berg, pass. Brunsbüttel 26./6. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Fri-
senette, afg. Dunkerque 25./6. hertil. — Omsk, Jacobsen, ank.
Libau 23./6. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 20./6. — Penn-
sylvania, Lissner, afg. Baltimore 10./6. hertil. — Perm, Gott-
hardt, ank. Libau 22./6. — Pregel, Iversen, ank. Lovisa 24./6.
— Saga, Wiberg, afg. herfra 23./6. til Reval. — Seine, Dampt,
ank. Kotka 20./6. — Texas, Clausen Kaas, afg. Buenos Aires 8./6.
til London. — Thyra, Dam, ank. Stettin 25./6. — Tiber, Bech,
ank. Riga 23./6. — Tyr, Thaning, ank. hertil 25./6. — United
States, Gotsche, afg. Kristianssand 17./6. til New York. —
Vendsyssel, Lydersen, ank. Petersborg 20./6. — Viking,
Meyer, afg. herfra 25./6. til Arendal. — Minsk, Harder, ank.
Antwerpen 15./6. — Saratov, ank. Hull 21./6. — Tomsk,
Kruse, ank. Antwerpen 22./6. — Malm, afg. Stettin 19./6. til
Manchester. — Lena, ank. Manchester 24./6. — Vadsø, ank.
Stettin 22./6.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hammeren 22./6. —
Amalienborg pass. Oran 21./6. — Anna Mærsk, ank.
Kjøbenhavn 21./6. — Brattingsborg ank. Miramichi 7./6.
— Børglum ank. Eupatoria 10./6. — Chassie Mærsk ank.
Lübeck 20./6. — Dansborg ank. Kjøbenhavn 17./6. — Eis-
borg afg. Melhil 22./6. — Esrom afg. Vladivostok 10./6. —
Flynderborg ank. Aarhus 18./6. — Fredensborg ank.
Kjøbenhavn 21./6. — Frederiksborg pass. Sagres 18./6. —
Guldborg pass. Sagres 17./6. — Gurte afg. Vejle 21./6. —
Hammerhus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg ank.
Lübeck 21./6. — Hundborg ank. Riga 22./6. — Høneborg
ank. Malmö 22./6. — Jelling pass. Sagres 19./6. — Jøms-
borg ank. Hankipudas 20./6. — Jungshoved ank. Antwer-
pen 16./6. — Jægersborg ank. Riga 20./6. — Kaliund-
borg ank. Cardiff 19./6. — Kalø ank. Campbellton 8./6. —
Klampenborg afg. Sunderland 19./6. — Kronborg afg.
Rio 15./6. — Lejre afg. Huelva 19./6. — Lilleborg pass.
Hammeren 21./6. — Marselisborg ank. Randers 22./6. —
Visborg ank. Libau 20./6. — Næsborg afg. Swinemünde
20./6. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 21./6. — Randels-
borg pass. Kjøbenhavn 19./6. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn
20./6. — Silkeborg ank. Barry 16./6. — Skakkeborg
afg. Kjøbenhavn 22./6. — Skanderborg afg. Huelva 16./6. —
Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 19./6. — Skodsborg afg.
Riga 20./6. — Spigerborg ank. Koivusaari 18./6. — Sto-
gelborg ank. Newport 21./6. — Stjerneborg ank. Cardiff
11./6. — Søborg afg. Dalhousie 14./6. — Taarnborg pass.
Kjøbenhavn 21./6. — Tuborg ank. Savona 20./6. — Ulfborg
ank. Bremen 17./6. — Uranienborg afg. Hartlepool 20./6. —
Vordingborg ank. Boness 18./6. — Ørkild afg. Jacobstad 16./6.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Caroe, afg. Antwerpen
25./6. — Samui, Prip, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Bando,
Thomsen, pass. Perim 20./6. — Pangan, Gabe, afg. Port Said
24./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Bangkok 22./6. — Ara-
bien, Cortsen, afg. Sabang 20./6. — Siam, Knudsen, afg. Kobe
26./6. — Indion, Jensen, afg. Hongkong 24./6. — Cathay,
Kruuse, afg. Port Said 18./6. — Tranquebar, van Deurs,
ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kina, Hansen, afg. Nørre Sundby 24./6.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Berg, ank. Rot-
terdam 22./6. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 15./6. —
St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 17./6. til London. — Johan
Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./6. — Pawel Andrejeff,
Tannebek, er ank. Kronstadt. — Harald Klitgaard, Ras-

mussen, afg. Kjøbenhavn 22./6. til Riga. — Russ, Petersen,
ank. Cape Tormentine 18./6. — Wladimir Sawin, Carstensen,
afg. Petersborg 17./6. til London. — Excellence Pleske,
Rasmussen, afg. London 22./6. til Petersborg. — Michael Ont-
choukoff, Harboe, afg. Pugwash 17./6. til Range. — Gene-
ralkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cap Tormentine 17./6.
til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Proun 23./6. til
Campbelton. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 9./6.
— Newa, Dahl, ank. Campbellton 9./6.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kronstadt 23./6. —
Nautik, N. Nielsen, pass. l'ouessant 23./6. for Ipswich. —
Nordsøen, Gramm, ank. Palma 23./6. — Nexos, Basse, ank.
Räfsö 23./6. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 22./6. for New-
castle. — Gerda, Iversen, ank. Tanger 23./6. — Hebe,
Gregeren, pass. Helsingør 22./6. til Riga. — Karla, K. Nielsen, pass.
Brixham 21./6. for Cadiz. — Laura, Pedersen, afg. Casablanca
21./6. til Saffi. — Marie, Jessen, afg. Swansea 24./6. til Bou-
logne. — Cito, Jepsen, ank. Barcelona 22./6. — Dagmar, Ma-
thiasen, afg. Abo 22./6. til Sevilla. — Norma, Mikkelsen, ank.
Libau 21./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 24./6. — London,
Bon, ank. Yxpila 14./6. — Paris, Tholander, ank. Kiel 21./6. —
Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 21./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 20./6. — Wien,
Boeck-Hansen, ank. Kronstadt 23./6. — Roma, v. Thun, afg. Mar-
seillo 22./6. til Huelva.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 23./6. — Freja, Nielsen,
ank. Grimsby 23./6. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 23./6.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 24./6. — Eu-
ropa, Hansen, ank. South Shields 24./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Sharpnes 23./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Spjutsund 25./6. — Sjælland,
Svarrer, afg. Windau 21./6. — Agnete, Farup, ank. Antwerpen
25./6. — Hermia, Hansen, ank. Cardiff 23./6. — Alice, Jør-
gensen, ank. Rendsborg 24./6.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Windau 24./6. — Ragn-
hild, Schultz, ank. Kjøbenhavn 24./6. — Valborg, Hansen,
ank. Kjøbenhavn 25./6. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 25./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Havana 17./6. —
Eklipika, Hemmingsen, ank. Curacao 6./6. — Kronprin-
sesse Louise, Petersen, ank. Stockholm 23./6. — Urania,
Clausen, afg. Hamburg 24./6. — Svend, Schmidt, afg. Kotka 15./6.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Yxpila 20./6. — Kron-
prins Frederik, Andresen, afg. Petersborg 17./6. — Eng-
land, Andersen afg. Trångsund 23/3. — Holland, Poulsen,
afg. Calais 23./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sika 26./6. —
Martha, Christensen, afg. Sundsvall 22./6. — Elna, Rathje,
afg. Archangel 15./6. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 22./6.
— Simone, Møller, afg. Heruöand 22./6. — Jeanne, Olsen,
afg. Burntisland 21./6. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 23./6. —
Daisy, Lagesen, ank. Rouen 24./6. — Anne, Leth, ank. Archan-
gel 26./6. — Kamma, Løffler, afg. Archangel 21./6.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Gravelines 22./6.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 16./6. —
Thora, ank. Menado 17./6.

Æra. H. H. Petersen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 22./6.
— Wemyss Castle, Bandholm, ank. Höganäs 22./6. — Ægir,
Winther, ank. Faxe Ladeplads 22./6. — Kastor, Albertsen, er ank.
Hobro. — Hertha, Krull, ank. Chatam 21./6. — Svip, Jensen,
ank. Pillau 21./6. — Vega, Hansen, ank. Drøbak 22./6. — Roif,
Christensen, ank. Göteborg 22./6. — Marie, Boye, ank. Aberdeen
21./6. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 21./6. — Hebe, Clau-
sen, ank. Brahestad 22./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Teign-
mouth 23./6. — Arietis, Andersen, ank. Libau 23./6. — Mary,
Friis, ank. Husavik (Island) 30./5. — Apollo, Albertsen, ank.
Wismar 22./6. — Karen, Hermansen, ank. Pillau 23./6. — Ha-
bet, Riise, ank. Kjøbenhavn 22./6. — Herkules, Bager, ank.
Falkenberg 23./6. — Marthing, Friis, ank. Abo 23./6. —
Majus Bay, Nielsen, ank. Riga 23./6. — P. R. Nielsen, Pe-
tersen, ank. Holtenau 23./6. — Christiane, Bager, ank. Thi-
sted 24./6. — Bertha, Madsen, ank. Odense 24./6. — Emilie,
Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./6. — C. M. Petersen, Petersen,
ank. Randers 24./6. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Ham-
burg 22./6. — Harris, Thorsteinson, ank. Exmouth 23./6. —
Fremad, Hansen, er ank. West Womyss. — Lauritz, Folmer,
ank. Eekensund 23./6.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Juni 1911. — Sø- og Handelsretsd. —
Nordisk Skibsrederforenings 22. Aarsberetning. — Lastelinien. —
International Sømandsstrejke? — Af Nordisk Skibsrederforenings
Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og
Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Der mangler saaledes fuldstændig det nødvendige Grundlag, som kunde drage en omfattende Verdensstrejke indenfor Mulighedens, ja end ikke indenfor Sandsynlighedens Grænse. Dette vil naturligvis ikke hindre, at partielle Strejker i de andre Søfartslande, for saa vidt de ikke bliver bilagt ved Forhandlinger med Rederierne eller kvalt i Fødslen, vil blive sat i Scene under størst mulig Støtte fra strejkende og ikke strejkende Organisationer. Imod den Antagelse, at »Shipping Federation« skulde møde den internationale Sømands-Komité's Fordringer med et rent Afslag, taler allerede den Kendsgerning, at baade de tyske og de danske Rederier ved de nylig afsluttede Lønoverenskomster har indrømmet Søfolkene betydelige Fordele. I alle Tilfælde er alle disse Momenter tilsammen Bevis nok for, hvor lidt Slagordet »Søfolkene Verdensstrejke« har Berettigelse nu for Tiden.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Drop Dues i Grimsby.

Da der er indløbet flere Forespørgsler til Foreningen angaaende denne Sag, skal den oplyse, at der ikke har været gjort nogen Fremgang med Løsningen af dette Spørgsmaal. Foreningen ønsker at optage en Sag, hvor Afskiberne, som har betalt »drop dues« og indbefatter sine Udlæg i Regningen for Trimmingudgifterne, kan optræde som Sagsøgere overfor Rederiet enten ved at beslaglægge Skibet eller i al Fald ved at fremtvinge Garanti for at undgaa Beslaglæggelse, saaledes at der paa den Maade grundes Jurisdiktion for de britiske Domstole. I alle de Tilfælde, der hidtil har været indrapporteret til Foreningen, har Rederiet betalt Afskibernes Regning om end under Protest, saaledes at det vil være Rederiet, som skal optræde som Sagsøger, hvilket formenes at ville give Rederiet en mindre gunstig Position under en Retssag.

Losseforhold i Civita Vecchia.

Herom skriver en Reder til Foreningen som følger: »Et af mine Skibe ankom til Civita Vecchia den 18. December 1910 med en Ladning Beg fra Sunderland, og det meddeles mig nu, at det vil tage mindst fjorten Dage, førend Løsningen kan paabegyndes, og Baaden vil saaledes faa et Ophold af mindst tre Uger. — Havnen er aldeles overfyldt af Skibe, og Arbejderne gør som de selv vil. — I Dag meddeler Mægleren mig, at Prisen for Løsningen af Beg af Arbejder-Korporationen er sat op fra Lire 2 til Lire 3 pr. Ton, hvortil kommer Leje af Skovle Kurve samt Arbejderassurance, saa at Løsningen vil komme til at koste c. Lire 3.50 pr. Ton ialt.

Under disse fortvivlede Forhold bør der for Civita Vecchias Vedkommende forlanges en Fragt, der staar i Forhold til det lange Ophold og de kolossale Udgifter.

Forholdene i Torre Ammeriata siges at være endnu slettere end i Civita Vecchia.«

Udgifter i Rangoon.

Kaptajnen paa et norsk Skib, der har lastet Teak Timber i Rangoon, skriver til sit Rederi: »Her i Rangoon stiger de faste Udgifter enormt. Nu faar Sejlskibene ikke længere Tilladelse til at fortoje for deres Ankre, men maa fortoje ved Havnevæsnets Bøjer, hvor der betales Rp. 10.— pr. Dag. Mit Skib er det første Sejlskib, som bliver belastet med denne svære Ekstraudgift. Jeg har indgivet Ansøgning til Havnevæsnets Direktion, da jeg har faaet saa langt et Ophold, men hidtil har jeg intet Svar modtaget.«

Fragtmarkedet.

For de mindre Skibes Vedkommende gaar den ene Uge nærmest som den anden meget stille. Nordtyskland havde i sidste Uge enkelte Havrelaster, som straks blev borttaget, saaledes sluttedes fra Stralsund 3¼ M.; men dette er næsten ogsaa alt. Hvad Rusland angaar, da er Riga mere tilbageholden paa Grund af Mangel paa Varer; Libau noterer 12 M., men er noget utilbøjelig til at optage Tonnage paa Forhaand. Sverig er til Dels uforandret; Sydsverig har flere Trælaster i Markedet og noterer omkring 8 à 9 Øre; fra Lysekil meddeles, at de svenske Kuttere nu udruster til Fiskeri, og Markedet er derfor livligere, men de noterede Rater er just ikke overdrevent høje, saaledes opgives til Lübeck, Kiel, Stettin, Neustadt 3½ M., Elbing, Elben og Neufahrwasser 4 M.; fra de svenske Sundhavne er saa godt som ingen disponible Ladninger for mindre Skibe. Danmark er fra Provinserne ligeledes meget stille; et Par Hvedelaster sluttedes til Sverig, bl. a. til Kalmar; derimod synes det lidt bedre med Cementforretningen, hvorimod Fakse er flovere og har en Del fragtsøgende Skibe. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Odense og Aalborg 12 Øre, Randers 12½ Øre, Kul til Rønne 14 Øre samt for Sojakager til Stege og Nykjøbing 11 Øre, Stockholm 3½ Kr.

Fra Sø og Land.

Mirakuløs Redning. For nogen Tid siden fandt der, som bekendt, en Kollision Sted i Nordsøen mellem den danske Damper »Alfa« og en græsk Damper »Elli«, ved hvilken Lejlighed den førstnævnte Damper sank, hvorved fire Mand af dens Besætning druknede. Om denne Tildragelse fortæller »Alfa«s Kaptajn, i Følge »Shipp. Gaz.« følgende: »Omtrent Kl. 10 om Aftenen blev jeg vækket af min Søvn ved et frygteligt Brag. Det græske Skibs Stævn havde gennemskåret mit Skib og ramt mig. Skønt haardt saaret forsøgte jeg at naa op paa Dækket, men fandt Udgangen fra Kalytten spærret. Da jeg saa, at Flugt var umulig, og at det fremmede Skib bakkede fra mit Skib, greb jeg fat i dets Ankerkæde og holdt fast ved den, saaledes at jeg blev trukket med ud gennem den store Aabning i Kalytten. Fra denne farlige Stilling blev jeg reddet lige i rette Øjeblik til at se mit Skib begynde at synke.

Folketællingen i Schweiz. Ved den den 1. December 1910 foretagne Folketælling i Schweiz viser det sig, efter den foreløbige Opgørelse, at Indbyggertallet nu er 3,737,000 mod 3,315,000 i 1900. Tilvæksten i det forløbne Tiaar har saaledes udgjort 422,000 Personer eller 12,7 pCt., hvad der svarer til en gennemsnitlig aarlig Tilvækst paa 1,2 pCt.

(Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Dannebrog, Skonnert af Allinge, er d. 24. ds. paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hjemstedet i Ballast kuldsejlet i en Tordenbyge i Nærheden af Hammeren. To Mand af Besætningen blev reddet af en Dæksbaad fra Svancke; Kaptajnen derimod druknede.

Skonnerten er senere indslæbt til Hammerhavnen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Skibbygmester L. J. Baggers Værft i Marstal er i disse Dage, i Følge »Æro Avis«, Kølen bleven lagt til et nyt Skib paa c. 80 Tons. Hr. Bager bygger Skibet for egen Regning.

Ved en den 19. ds. afholdt Tvangsauktion solgtes Motorskonnert »Rudolf« af Marstal til Skibsreder Martin Christensen, Thuro, for en Købesum af Kr. 12.300. »Rudolf« maalet 38 Netto Reg.-Tons og er bygget i Troense i 1908.

Lastelinien.

Vi har modtaget følgende:

Nu da Trælastmarkedet er aabent, bliver dette Spørgsmaal atter brændende. Hvorledes bliver det med Mærket for Trælast, er det snart i Orden?

Undertegnede, som nu i flere Aar har været beskæftiget i dette Marked, tillader sig at fremkomme med et Forslag og beder ærede Skibsførere, som har Kendskab til denne Fart, om at kritisere det eller fremkomme med Bemærkninger desangaaende.

Alt i det Haab at Sagen hurtigst kan blive ordnet paa denne Maade.

Det dybeste et Skib bør tillades at laste med Trælast, i Sommertiden og i Ferskvand, er et Tillæg af $\frac{5}{8}$ " engelsk Maal pr. Fod af Skibets Dybgaende efter Sommerlastelinien i Ferskvand. I den øvrige Tid $\frac{1}{2}$ " pr. Fod. Dette Tillæg reduceres efter Saltholdigheden paa Lasteplassen. Dog saaledes, at intet Skib, ligemeget hvilken Konstruktion eller Størrelse det har, tillades at laste sin Dækslinie under Vand.

For at dette kan tillades bør fordres:

- 1) At Skibet har Certifikat for, at det Opstaaende har den fornødne Styrke til at kunne holde en Dækslast.
- 2) At Skibet kan ligge aldeles ret.
- 3) At det kan fylde ligesaa meget Ballast i Bundtanke, som det har Bunkerkul under Hoveddækket, naar det er tillastet.

Kan det ikke opfylde alle disse Betingelser, skal Tillægget reduceres derefter med Hensyn til Punkterne 2 og 3.

Dette anser jeg for at være tilstrækkelig Sikkerhed i Skibe af almindelig Konstruktion og bygget til at sejle med Trælast. Desuden mener jeg, at Lastemærket for Skibe i Fart paa Østersøen i Sommertiden kan sættes lig Troperne. Og for Skibe, der gaar udenfor Østersøen i samme Tid, tillades det at laste saa dybt, at Lastemærket vil passe, naar Skibet passerer Skagen eller Brunsbüttel. Altsaa med et Tillæg for de Kul, som brændes til den Tid.

Som det er nu, er det forkasteligt. Vi ser, at Skibene maa laste, som det passer Købmændene, de kan stoppe dem eller faa dem stoppet, som de ønsker. Alle maa indrømme det forkastelige derved og indse Nødvendigheden af, at Sagen bliver ordnet.

Fordi et saadant Tillæg gives, bør dog intet kunne tvinge en Fører til at laste sit Skib saa dybt som nævnt, dersom Lasten efter hans Mening ved sin Egenskab fremkaldt Usødygtighed.

Kom nu frem med Bemærkninger til dette Forslag, for Sagen er afsluttet, da det saa er for sent at begynde.

»Skibsførere«.

International Sømandsstrejke?

Efter det tyske, nautiske Tidsskrift »Hansa« gengiver vi følgende:

Paa en Tid da Sagnet »En international Sømandsstrejke« gaar igen i Ind- og Udlandets Presse som et truende Genfærd, forekommer det os heldigt en Gang at undersøge, om det her kun drejer sig om et Spøgelse eller om en Skikkelse af Kød og Blod. Ved en saadan Undersøgelse vil man selvfølgelig ikke støtte sig paa løse Rygter eller paa egne Formodninger og Kombinationer, men holde sig til Kendsgerninger. Det er saaledes en Kendsgerning, at Søfolkenes Strejke paa de amerikanske Indsøer, der allerede har varet i to Aar, endnu den Dag i Dag ikke er endt. Endvidere er det en Kendsgerning, at den hollandske Sømandsforening »Volharding« har stillet Fordringer til de hollandske Redere, som disse har afslaaet. Sømændene har derefter gentaget deres Fordrin-

ger i et nyt Andragende, hvorefter det videre Forløb af denne Bevægelse afhænger af de hollandske Redere. Fra Belgien er der netop indløbet Meddelelse om, at Mandskabet paa den fra New York indtrufne Red Star Damper »Kroonland« har nedlagt Arbejdet, medens Damperen var i en engelsk Tørdok, i Forventning om en international Sømandsstrejke og derfor ikke vilde indlade sig paa ny Hyrekontrakter for Fortsættelse af Rejsen. Bevægelsen indskrænkede sig imidlertid til dette ene Skib. I Østerrig, hvor Triester Skibsfarts-Selskabets Matroser og Fyrbødere nedlagde Arbejdet i Maris Maaned d. A., paa Grund af en Uenighed med Rederiet angaaende et Spørgsmaal om Forhyringskontoret — en Standsning, der dog kun var af kort Varighed — er der fornylig udbrudt en ny Konflikt mellem Parterne, som har haft Folkenes Arbejdsnedlæggelse i Triest og Fiume til Følge. Grundene til denne Bevægelse skal søges deri, at Rederne vel har anerkendt den af Regeringen regulerede Forhyring, men Østerrigske Lloyd har desuagtet afslaaet at forhandle med Organisationen paa Grund af dennes Fordringer. Særdelvis livlig er ogsaa i den sidste Tid, Ytringer og Publikationer af Repræsentanter for de engelske Søfolk angaaende Tanken om en international Sømandsstrejke, som skulde startes i Begyndelsen af Juni, blevet kommenteret i den tyske Presse. Det er paaældende nok, at man netop i England, hvor de organiserede Tilstande er mest prøvede, men hvor de allernødvendigste Midler til Iscenesættelsen af en Strejke mangler, slutter sig aller ivrigst til Idéen om denne internationale Strejke. Hvordan dette nu end forholder sig, saa er det en Kendsgerning, at »Shipping Federation« ikke har villet gaa ind paa Unionens Fordringer. De oven omtalte Bevægelser mellem Søfolkene i de enkelte Skibsfartslande har nu uden Tvivl det til fælles, at de er samtidige. Det Spørgsmaal ligger altsaa nær: Drejer det sig her om en Enhedsbevægelse, om en efter en bestemt Rettesnor foreskrevet samlet Optræden, om en fra et Midtpunkt ledet Plan, der arbejder hen imod en Verdensstrejke? Selv om der er Grunde nok, der berettiger til at lade Muligheden af en Verdensstrejke ude af Betragtning, saa maa man dog tilstaa, at Søfolkenes internationale Komité har en Haand med i Spillet, i det mindste hvad Bevægelsen i England og Holland angaar; nærmest vel i den Hensigt at lede de for Haanden værende Bevægelser ud fra Enhedssynspunkter, men ikke i Bestræbelser for at sætte en Verdensstrejke i Scene. En saadan Stræben vilde desuden være unyttig, allerede af den Grund, at der ikke kunde gøres Regning paa Medvirkning fra Tysklands, Belgiens, Danmarks og Frankrigs Side. Det vilde dog være mere end uforsvarligt, hvis de tyske Sømænd, eller rettere de tyske Søfolk, der er Medlemmer af Sømandsforbundet, vilde lade sig rive med ind i en Verdensstrejke, til Trods for at Rederierne i Aar har vist en meget vidtgaende Imødekommenhed overfor dem. At det tyske Sømandsforbund er sig sit Ansvar bevidst i denne Sag, beviser følgende Udtalelse af dets Bestyrelse: »For Tyskland foreligger der ingen Nødvendighed for en Sømandsstrejke i Aar, efter at de tyske Redere har vist tilstrækkelig Imødekommenhed.« De danske Søfolks Organisation har bundet sig for flere Aar ved en Lønningsoverenskomst, som den fornylig har afsluttet med den danske Rederiforening. De franske Søfolks Organisation har paa Mødet i Antwerpen, fra 15. til 17. Marts d. A., hvor det engelske Forslag om en international Strejke var til Forhandling, ikke truffet nogen Bestemmelse, der kan tydes som Tilslutning til en international Strejke. De belgiske Repræsentanter paa Mødet i Antwerpen har ladet det være udenfor al Tvivl, at de absolut ikke deler det engelske Standpunkt med Hensyn til en Verdensstrejke. Denne Stilling til Sagen vil næppe blive ændret paa Grund af de ovenfor nævnte enkelte Tilfælde. Selve den engelske Sømandsunion lider som allerede nævnt af en saa udpræget Svaghed, at den selv ved Etableringen af en national Strejke rimeligvis vil komme til kort.

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 154.

Statistisk Oversigt over Foreningens Udvikling 1889—1910.

Aar	Tonnage	Foreningens kontante Beholdning	Antal Sager indsendt	Udbetalt til juridisk Bistand
		Kr.		Kr.
Sommeren 1889	293,096	c. 15,000.00	—	—
³¹ / ₁₂ 1889	c. 450,000	3,024.78	24	1,830.44
³¹ / ₁₂ 1890	584,039	11,628.23	72	
³¹ / ₁₂ 1891	614,763	18,528.25	113	2,528.10
³¹ / ₁₁ 1892	657,769	21,050.51	175	5,624.43
³¹ / ₁₂ 1893	709,291	19,093.03	185	11,517.66
³¹ / ₁₂ 1894	750,426	26,011.79	219	6,393.55
³¹ / ₁₂ 1895	755,733	38,695.31	218	9,078.60
³¹ / ₁₂ 1896	756,353	44,625.98	247	9,245.81
³¹ / ₁₂ 1897	748,703	59,404.58	227	4,812.16
³¹ / ₁₂ 1898	768,875	52,089.74	247	15,190.85
³¹ / ₁₂ 1899	932,219	72,020.81	397	10,601.57
³¹ / ₁₂ 1900	1,116,178	66,987.03	556	33,093.26
³¹ / ₁₂ 1901	1,302,026	41,950.26	644	65,364.49
³¹ / ₁₂ 1902	1,442,354	42,658.00	690	50,561.22
³¹ / ₁₂ 1903	1,544,896	48,037.69	795	50,325.21
³¹ / ₁₂ 1904	1,572,865	47,427.52	804	56,934.92
³¹ / ₁₂ 1905	1,656,803	45,693.90	771	64,696.53
³¹ / ₁₂ 1906	1,714,189	49,939.88	922	59,937.29
³¹ / ₁₂ 1907	1,874,722	69,066.31	1,083	51,129.25
³¹ / ₁₂ 1908	1,892,509	54,094.18	1,119	85,920.73
³¹ / ₁₂ 1909	1,881,383	67,490.22	1,075	54,289.16
³¹ / ₁₂ 1910	1,966,214	67,377.03	1,075	68,993.53

Af Tonnagen er 43,333 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen

ogsaa overlager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret.

I Aarets Løb er der, som sædvanlig, udsendt Cirkulærer, som Regel én Gang hver Maaned, hvori man har givet Foreningens Medlemmer Underretning om alle saadanne Sager vedrørende Foreningens Virksomhed, som man har ment kunde have almen Interesse.

Paa sidste Generalforsamling besluttedes det, at Foreningen skulde tage de nødvendige Skridt for at udvirke, at de skandinaviske Lande i Fællesskab søger gennemført Principet om Indførelse af en ensartet særskilt Trælastelinie. I Overensstemmelse hermed har Bestyrelsen efter Samraad med Søfartsorganisationer i Sverig og Danmark anmodet den norske Regering om at tage Initiativet til at søge nedsat en Komité af Delegerede fra de tre skandinaviske Lande for at udarbejde et Forslag til en saadan særskilt Trælastelinie, som kan fremlægges paa den internationale Konference om disse Spørgsmaal, som formodentlig vil blive sammenkaldt for at tage Spørgsmaalet om en ensartet Trælastelinie under Overvejelse.

Af andre Sager af almen Betydning, som Bestyrelsen har behandlet, og som der har været gjort Rede for i Cirkulæret, kan nævnes: Henvendelse fra den norske Regering (Departementet for Handel, Søfart og Industri) i Anledning af det paa den internationale diplomatiske Konference i Brüssel udarbejdede Udkast til internationale Konventioner angaaende Begrænsning af Rederes Anstar og dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal.

Et Skattespørgsmaal af særlig Betydning for norske Redere er blevet optaget af Bestyrelsen med et for Rederne tilfredsstillende Resultat.

I Aaret 1910 registreredes 1,075 ny Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 186 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 11, tabt 9, forligt 75 (34 med det fulde Beløb), opgivet 5, ikke overtaget 3 og endnu uafgjort 83.

Foreningen har i 1910 ialt indkasseret Kr. 691,150.04 for sine Medlemmer. Dens Bestyrer er Hr. J. Jantzen i Kristiania.

Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1910.

Indtægter.

Udgifter.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Beholdning pr. ¹ / ₁ , 1910.....			67,490	22	Drifts-Konto.				
Kontingentbidraget for 1910	141,118	33			Bladhold, Telefon, Avertissement, Kurs- tab, elektrisk Lys & diverse Smaa- udgifter	3,849	54		
Resterer.....	627	90			Husleje.....	2,800	00		
	140,490	43			Provision til Foreningens Agenter ...	6,101	86		
Indbetalte Restancer	137	65			Porto & Telegrammer	5,489	48		
Bidrag for 1911.....	163	97			Lønninger	41,508	06		
			140,792	05	Trykning af Cirkulærer, Aarsberet- ninger etc.....	2,439	60		
Indvundne Renter			4,745	33	Kontorrekvisiter	2,357	62		
					Rejseomkostninger	1,365	45		
					Generalforsamlingers & Bestyrelses- møders Afholdelse.....	3,441	97		
					Lokalbestyrelsen ifl. Lovenes § 19 ...	2,600	00		
					Foreningens Bidrag til Procesførelse & juridisk Bistand	68,993	53		
					Domssamlingen	1,925	80		
					Bidrag til Livsforsikringspræmie....	1,033	75		
								144,006	68
					Inventar og Bibliotekets Forøgelse.....			1,643	81
					Kontant Beholdning			67,377	08
					(heri indbefattet Reservefond, ifl. Lovenes § 27, der nu udgør Kr. 24,039.78)			213,027	60
			213,027	60					

Kjøbenhavn, den 27. Juni 1911.

Den udenlandske Sømandsstrejke. Af modtagne Ritzan-Telegrammer fremgaar det, at der den 22. ds. har fundet et Sammenstød Sted om Bord i en Dampner i Rotterdam, ved hvilket Officererne maatte gøre Brug af deres Revolvere. Næste Dag ankom der hundrede Mand til Byen, disse er antaget i de Strejkendes Sted. Samme Dag afgik to Dampere fuldt bemandede, og det meddeles, at Tilbudet af udenlandsk Arbejdskraft er saa stort, at man mener at kunne betragte de Strejkendes Sag for tabt dér. Rederne har paa et Møde den 24. ds. besluttet ikke under nogen Betingelser at gøre de Strejkende nogen Indrømmelse. Fra Southampton meddeles, at Sluverne vil optage Arbejdet foreløbig, til der er truffet Afgørelse med Hensyn til deres Krav. White Star-Linien og Union Castle-Linien har afsluttet Overenskomst med de Strejkende, saaledes at Strejken kan betragtes som endt for disse Liniers Vedkommende. I Liverpool har de store Dampskibslinier ligeledes paamønstret Matroser til højere Løn. Distrikts-Strejkekomitéens Formand Tom Mann har udstedt et Manifest, hvori han meddeler, at det er bleven besluttet fra næste Mandag at kalde alle Søfolk, Fyrbødere, Kokke og Hovmestrene bort fra de Skibe, der tilhører de Rederier, der staar i »The Shipping Federation«. I Hull ser Forholdene alvorligere ud, idet alle Dokarbejderne har nedlagt Arbejdet. Et Møde af Sømand og Havnearbejdere har besluttet, at ingen enkelt Gruppe vil genoptage Arbejdet, før alle Stridsspørgsmaal er løst. Wilson Linien meddeler, at den har lagt sine norske Dampere op. Jernbanefunktionærerne i Hull truer med at gøre Strejke paa Onsdag, hvis Sømandsstrejken ikke er endt til den Tid. I alle Havne ved Firth of Forth laa al Skibsfart stille i Lørdags, da det viste sig umuligt at skaffe Skibene tilstrækkelige Besætninger.

Kuldsejlet Skonnert. Allinge, 25. Juni. Skonnert »Dannebrog«, Kaptajn Jørgensen, af Allinge, paa Rejse hertil fra Kjøbenhavn i Ballast, kuldsejlede i en Tordenbyge Kl. 10 $\frac{1}{2}$ i Aftes to Mil Vest for Hammeren. Kaptajn Jørgensen druknede, hvorimod de to Mand af Besætningen blev reddet to Timer senere af en Dæksbaad fra Svaneke, som hørte deres Raab om Hjælp; de havde hele Tiden maattet holde sig fast i Daviderne, da Skibets Agterstavn stod ret i Vejret. Skonnerten er senere blevet slæbt ind til Hammerhavnen.

(»Ritz. Bur.«.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 78/1910, afsagt den 22. Februar 1911. Korn- og Foderstokkompagniet mod Firmaet P. Brown jun. & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Haardt«.

I Juli Maaned f. A. ankom Dampskibet »Haardt« fra New Orleans til den herværende Frihavn med en Ladning Bomuldsfrøkager. I Følge Konnossementerne skulde der ialt være indskibet 4,917 Sække. Ved Udlosningen, der saavel paa Skibets som paa Modtagernes Vegne besørgedes af Frihavnsselekskabet, kom der 4,890 fyldte Kagesække i Land, hvorhos der i Skibet fandtes 27 tomme Sække, hvoraf en Del indeholdt Spor af Kager. Efter at Udlosningen af de 4,890 fyldte Sække var tilendebragt, udlossedes der kun 2,403 Kilogram løse Rester og Smuld; efter den autoriserede Vejers Attest havde det tidligere udlossede (de fyldte Sække) vejet ialt 629.008 $\frac{1}{2}$ Kilogram.

Efter Udlosningen opstod der mellem de Interesserede Uenighed med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt alle de 27 tomme Sække kunde være »originale« (d: være ind-

ladede med Kager i New Orleans). Det gjordes fra én Side gældende, at flere af dem ikke bar Spor af at have været fyldt, og at de ikke var mærket som de andre. Ladningsmodtagerne lod dog ikke — som paabudt i Sølovens § 148 — optage Besigtigelsesforretning.

Under Henvisning til denne Tvivl om, hvorvidt de udlossede tomme Sække var originale, og til at Restkvan- tummet af Smuld ikke svarer til Indholdet af 27 Sække, har Citanterne, Korn- og Foderstokkompagniet som Repræsentanter for samtlige Ladningsmodtagere, under nærværende mod de Indstævnte, Firmaet P. Brown jun. & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Haardt«, anlagte Sag gjort gældende, at Skibet maa være ansvarligt for en Manko. Idet de ved forholdsmæssig Beregning paa Grundlag af Vejerattestens Angivelser mener, at de udlossede Stumper og Smuld kan svare til atten fulde Sække, har de — ogsaa under Hensyn til, at der kun er reklameret over ni Sække — under Sagen kun gjort Erstatningskrav gældende for en Manko af ni Sække. Idet Citanterne har opgjort Værdien af ni Sække Bomuldsfrøkager til et Beløb af Kr. 129.32, har de under nærværende Sag paastaat de Indstævnte dømt til at betale dette Beløb med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De hævder, at Skibet ved Indladningen har modtaget det paa Konnossementerne angivne Antal Sække med Indhold af Kager, at navnlig ogsaa de 27 tomme Sække er »originale« d: modtaget med Indhold fra Afladerne ved Skibets Indladning i New Orleans, og at hele Ladningen er kommet i Land her i Frihavnen. At det under Slutningen af Losningen udlossede løse Smuld ikke har været tilstrækkeligt til 27 Sække, forklarer de Indstævnte ved, at en Del løse Kager maa være udlosset mellem de fulde Sække og vejet sammen med disse.

Det maa anses for oplyst, at det ved Udlosningen af Ladninger som den heromhandlede meget ofte hænder, at en større eller mindre Del af Indholdet (hele Kager eller Kagestumper) af de i Ladningen forefundne bristede Sække kommer op med og vejes med de fulde Sække, idet de af Losningsarbejderne stikkes ind mellem disse ved deres Ophejsning fra Lasten. I hvilket Omfang dette kan være sket i nærværende Tilfælde, er ikke oplyst. Der er som forklaret ikke taget Besigtelse hverken over den ilandbragte Last eller over de tomme Sække, og Citanterne har ikke ført noget Bevis for, at eller hvorledes disse Sække afviger fra de øvrige. Da den tilstedeværende Manko i Vægten af det tilsidst udlossede Smuld let lader sig forklare paa den af de Indstævnte anførte Maade, kan Retten, som Sagen foreligger, ikke gaa ud fra, at der foreligger nogen Manko, men maa forudsætte, at de paagældende Sække virkelig er modtaget med Indhold ved Indladningen. De Indstævntes Frifindelsespaastand vil saaledes være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger tillægges dem med 20 Kr.

Nordisk Skibsrederforenings 22. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1910, af hvilken vi ud- drager følgende:

Den 31. December 1910 var der i Foreningen ind- tegnet 1,966,214 Tons mod 1,881,383 Tons den 31. De- cember 1909, altsaa en Tilgang paa 84,831 Tons. Ton- nagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,253,912	mod i Fjor	1,168,702
Sverig	331,736	mod i Fjor	331,735
Danmark	335,284	mod i Fjor	334,902
Andre Lande	45,282	mod i Fjor	46,044

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende. Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||**HAMBURG, Georgspl. 10.****Bjorch-Jensen & Co.**Skibsproviantering
Holbergsgade 244. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: "Bjorch-Jensens".
Telefon 7262.**Skib ønskes.**

Et mindre Sejlskib, under 40 T. net., ønskes til Køb med 1000 Kr.s Udbetaling. Billet, mrkt.: „237“, modtager Biadets Kontor.

**Skibs-
kronometer
til Salg.**

Et brugt, men udmærket Skibskronometer er til Salg ved Henvendelse mellem Kl. 2--5 til:

Konsul **A. Thisted**,
Lundsgade 3. København.
Telefon Øbro 1787 y.**Marstal
Sømandshjem**anbelaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**i Kjøbenhavn.
Stiftet 1738. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**Specialitet: **Smaa Skibe.****Sejl og Udsalg af Sejldug.**

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdiggyet Søjl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

De danske Vin- og Conservesfabriker**J. D. Beauvais****M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890
Bydepot 6252Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: "KAYDYHR".

Frederikshavns Skibsværft og FlydedokH. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene**Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 27. Juni 1911.

18. Aarg.



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

Til Skibsbrug
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. Telefon 4980.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

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

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov
Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

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

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

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førene tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøv engang John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.

Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarstal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod. over dagl. Vande	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 kr Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværkvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørget af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsyggeri og Kølhavne. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.

Kjøbenhavn 18./6. — Frederiksborg afg. Huelva 16./6. — Guldborg pass. Gibraltar 16./6. — Gurte ank. Vejle 18./6. — Hammershus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg afg. Petersborg 17./6. — Hundborg ank Rostock 13./6. — Høneborg pass. Ushant 17./6. — Jelling pass. Gibraltar 18./6. — Jomsborg afg. Königsberg 16./6. — Jungshoved ank. Antwerpen 16./6. — Jægersborg afg. Helsingør 17./6. — Kallundborg pass. Lydd 16./6. — Kalø afg. Campbellton 8./6. — Klampenborg ank. Sunderland 16./6. — Kronborg ank. Rio 15./6. — Lejre ank. Huelva 12./6. — Lilleborg ank. Riga 17./6. — Marselisborg ank. Odense 18./6. — Visborg pass. Kjøbenhavn 18./6. — Næsby ank. Swinemünde 17./6. — Peter Mærsk ank. Terneuzen 16./6. — Randelsborg afg. Jacobstad 15./6. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 17./6. — Silkeborg ank. Barry 16./6. — Skakkeborg ank. Kjøbenhavn 17./6. — Skanderborg ank. Huelva 9./6. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 19./6. — Skodsborg ank. Riga 5./6. — Spigerberg ank. Koivusaari 18./6. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 15./6. — Stjerneborg ank. Cardiff 11./6. — Søborg afg. Dalhousie 14./6. — Taarnborg afg. Thamshavn 17./6. — Tuborg pass. Gibraltar 16./6. — Ulfsborg ank. Bremen 17./6. — Uranienborg ank. West Hartlepool 10./6. — Vordingborg ank. Boness 18./6. — Ørkild afg. Jacobstad 16./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tynen 15./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Helsingborg 15./6. — Agnete, Farup, afg. Libau 20./6. — Hermia, Hansen, afg. Libau 14./6. — Alice, Jørgensen, afg. Burntisland 21./6.

Botnia. Gudrum, Sonnichsen, ank. Windau 9./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Svendborg 17./6. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 18./6. — Gunhild, Hanse, afg. Kjøbenhavn 22./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Havana 17./6. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tynen 17./6. — Svend, Schmidt, afg. Kotka 15./6. — Urania, Clausen, afg. Leith 20./6.

Nordøen. Nordland, Larsen, afg. Yxpila 20./6. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Petersborg 17./6. — Holand, Poulsen, ank. Calais 20./6. — England, Andersen, ankommen Trångsund. — Rusland, Bennetsen, afg. Norrkøping 15./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Blyth 21./6. — Freja, Nielsen, ank. Seaham 16./6. — Vera, Thing, afg. Sunderland 20./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 17./6. til Sharpness. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 14./6.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Aarhus 19./6. — Frankrig, Friis, ank. Kings Lynn 15./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Leith 16./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Åhus 17./6. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 16./6. — Elna, Rathje, afg. Archangel 15./6. — Therese, Petersen, ank. Popof 15./6. — Simone, Møller, ank. Hernösand 17./6. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 21./6. — Vere, Larsen, afg. Sfax 10./6. — Daisy, Lagesen, afg. Umeå 16./6. — Anine, Leth, afg. Tromsø 21./6. — Kamma, Løffler, afg. Archangel 21./6.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Pillau 18./6. — Emanuel, Svane, ank. Grimsby 21./6.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 14./6. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 20./6. til Nyborg. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./6. — Gulfaxe, Petersen, afg. Lovisa 15./6. til Antwerpen.

Vulcan. Vulcau, Nielsen, ank. Rotterdam 16./6. — London, Bom, ank. Yxpila 14./6. — Paris, Tholander, ank. Kiel 21./6. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 21./6.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Jacobstad 15./6. til Grangemouth. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Aalborg 4./6. til Petersborg. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 16./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 17./6. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 15./6. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Methil 15./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Ras-

mussen, ank. Kjøbenhavn 17./6. — Russ, Petersen, afg. Troon 9./6. til Cap Tormentine. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 17./6. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 18./6. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Pugwash 17./6. til Range. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cap Tormentine 17./6. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Larne 19./6. — Halmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 12./6. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 9./6.

Vesterhavet. Inger, Schiff, afg. Sevilla 20./6. til Goole. — Dagmar, Mathiasen, afg. Borgå 20./6. til Åbo. — Fylla, Brinch, pass. Hirtshals 20./6. for Barcelona. — Nexos, Basse, ank. Jacobstad 20./6. — Nema, Mikkelsen, pass. Helsingør 19./6. for Libau. — Bodil, Uldall, ank. Huelva 19./6. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 19./6. for Kronstadt. — Johanne, Thøgersen, ank. Antwerpen 19./6. — Nora, Hansen, ank. Island 18./6.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ankommen Kjøbenhavn. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 12./6. — Kastor, Hansen, ank. Stockholm 15./6. — Sigurd, Kofoed, ank. Kalmar 17./6. — Næstved, Clausen, ank. Stolpmünde 16./6.

Svendborg. Britta, Jensen, ank. Riga 15./6. — Neptunus, Nielsen, ank. Frederikshavn 15./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Råfsø 14./6. — G. R. Berg, Hveuegaard, ank. Brittonferry 14./6. — Elise, Andreasen, ank. Nykjøbing F. 14./6. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 15./6. — Marie, Nielsen, ank. Cæn 14./6. — Sophie, Mikkelsen, ank. Petersborg 16./6. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Wismar 16./6. — Althea, Skovgaard, ank. Kjøbenhavns Red 16./6. — Gefion, Jørgensen, ank. Sundsvall 15./6. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Sundsvall 17./6. — Ludvig, Larsen, ank. Göteborg 17./6. — Olga, Rasmussen, ank. Rochester 18./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Southampton 18./6. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Sikeå 18./6. — Libra, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 18./6. — Alma, Hansen, ank. Aalborg 19./6. — Ignatz Breum, Lund, ank. Cimbrishavn 19./6. — Lyø, Jensen, ank. Methil 19./6. — Iris, Hansen, ank. Jacobstad 18./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 18./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Leith 20./6. — Emanuel, Bentzen, ank. Kings Lynn 20./6. — Erhardt, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 20./6. — Haabet, Andreasen, ank. Krisiania Fjord 20./6. — Confidence, Michaelsen, ank. Wasa 20./6. — Urda, Skov, ank. Helsingborg 21./6. — Belona, Nielsen, ank. St. Johns (N. F.) 21./6. — Pampa, Jensen, ank. Swinemünde 21./6.

Æra. Argus, Jensen, ank. Abersoch 17./6. — Svanen, Møllmann, ank. Dysart 17./6. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 18./6. — Signe, Hansen, ank. Holtenu 18./6. — Viking, Weber, ank. Dysart 18./6. — Freya, Kock, ank. Aarhus 18./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankommen Southampton. — Mary, Andersen, ank. Oscarshavn 18./6. — Rigmor, Petersen, ank. Strømstad 19./6. — Gloria, Fabricius, ank. Dysart 19./6. — Mariane, Petersen, ank. Strømstad 19./6. — Johanne, Stegmann, ank. Kolding 19./6. — Alf, Rasmussen, ank. Middlesborough 18./6. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Dungeness 19./6. for Hamburg. — Arken, Christensen, ank. Liverpool 21./6. — Valborg, Johansen, ank. Mariehamn 20./6. — Mette, Andersen, ank. Klagsvik 21./6. — Peter, Hansen, ank. Rügenwalde 21./6. — Amor, Hansen, afg. Fowey 18./6. til Aarhus. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Maracaibo 27./5. til Hamburg. — Thor, Kromann, er ankommen Maracaibo. — Vera, Thjellesen, ank. Frederikshavn 20./6. — Albertine, Madsen, ank. Swinemünde 19./6. — Venus, Jensen, ank. Aberdeen 19./6. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Dysart 19./6. — Sais, Andersen, ank. London 20./6. — Christian, Nielsen, ank. Pillau 20./6. — Minde, Rasmussen, ank. Karlshavn 20./6. — Proven, Schmidt, ank. Paspébiac 20./6. — Fuglen, Schmidt, ank. Sundsvall 20./6. — Maagen, Mortensen, er ank. Westmannørne.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. Juni 1911. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybyggerier, Køb og Salg. — Skibs-etterretninger. — Efterretninger for Sæfarende.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalingssplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 50 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$, alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørger af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmebærende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Ishryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 & 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besøres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Netto Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalepladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforføden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besøres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Bende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton. Indg.: 10 Ø Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenforellerindenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserlamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan taaes for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomne Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt. og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmark-Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3½ Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod. Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran. Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har bragt yderligere Tilbagegang i Sortehavet og omliggende Markeder, som nu er præget af en betydelig Flovhed for prompt Lastning. En Del store Dampere som lossede i det østlige Middelhav, har søgt til Indien for Beskæftigelse, og dette Marked er derfor ogsaa lidt lavere pr. Juni—Juli, dog er Tilbagegangen her ikke saa stor som i Sortehavet. Andre Dampere, som lossede i Middelhavet, saa deres Fordel i at gaa tilbage til England i Ballast. I disse Dage lider især Forretning i England et betydeligt Afbræk paa Grund af Kroningsfestlighederne, ja mange Kontorer holder fuldstændig lukket fra 21. til 26. ds. De herskende Vanskeligheder i Forbindelse med Sømandenes og Fyrhødernes Strejke synes ikke at øve nogen Indflydelse paa Fragtforholdene, ikke en Gang paa Kulfragterne, som holder sig temmelig uforandret helt igennem. Fra Østersøen og Hvidehavet er der en Mængde Trælaste, og disse Markeder ligger helt godt for Rederne. Mangen Befragter er tvungen til at betale ganske betydeligt mere, end han først noterede.

Østern. Sukker fra Java til 20/0 pr. tidlig Juli U. S./Europa, 17/6 pr. Juli—August Vancouver. Erts Australien/Antwerpen flere Baade til 25/ pr. Juli—August og 24/ pr. September—Oktober. Hvede Bombay 17/6 à 18/ Dødvagl. Basis én Lossehavn U. K. Kontinentet. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til 14/6 à 15/6 udsøgt Havn.

Sortehavet etc. Store Baade fra Nikolajeff, Odessa etc. eller Sulina 6/9 London eller Rotterdam, 7/3 Weser, 7/6 Hamburg; mindre Baade 8/6 N./C. eller »any», 9/ Hamburg. Fres. 8 Genua. Azow betaler 7/6 »any». 7/9 Hamburg. Sall fra Eupatoria 9/ N./C. Alt Juni Afslutning.

Middelhavet. Fra Port Said for Sall til 9/10 1/2 Singapore. 10/ Java. Erts Karthagena/Rotterdam 7/3 full terms. Bilbao betalte 4/4 1/2 Middlesbro eller Grangemouth, 4/ Newport River.

Nordamerika. D. B. fra New Richmond 45/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Tømmer Golfen/U. K.—Kontinentet 75/ én, 77/6 to Lossehavne, Rotterdam 76/3, Rochefort og St. Nazaire 90/, Buenos Aires 120/ Oktober-Lastning

Østersøen er uforandret med stigende Tendens navnlig fra Finland. Fra St. Petersburg er Kornraterne 1/3 London eller Rotterdam 1/4 1/2 Brake, Emden el. Ghent, 1/6 Dunkerque. Pulpwood St. Petersburg/Rotterdam Mk. 22. Shortprops 25/ à 25/6 West Hartlepool, Hull, Sunderland, Tynen. Riga/Rouen Fres. 34. D. B., Riga Bay/Terneuzen Fres. 36. Shortprops. Calais Fres. 37. Shortprops.

Fra Botten sluttedes bl. a. Fredrikshavn/Tynen. Wear el. West Hartlepool 25/6 Shortprops. Wassa/London 25/6 D. B. & B., Haparanda/Middlesbro 30/ D. B. half Bds.

Kulfragterne. Fra Tynen el. Blyth sluttedes til 4/3 Königsberg (1.500), 4/4 1/2 Masnedsund (950), 3/10 1/2 Malmo (1.700), 3/9 Boulogne (1.650), 5/1 1/2 St. Nazaire (2.100), 8/6 Barcelona (4.100), 7/ à 7/1 1/2 Neapel. Fra Firth of Forth blev betalt 4/3 Königsberg (1.400), 4/3 Sønderborg (1.000), 3/9 Swinemünde (2.700). Blandt Befragtingerne fra Cardiff kan nævnes: 4/9 Kronstadt (3.500), 4/1 1/2 Havre (1.500), 4/6 (600), 4/9 Rouen (1.350). Fres. 8,75 Marseille (4.200), 7/3 Genua (4.600), 7/ Neapel (3.800), 7/ Port Said (Juni), 6/3 à 6/6 Port Said (Juli), 7/6 Las Palmas., 18/3 à 18/6 River Plate, 19/9 Rosario.

Havarier og Forlis.

Hugo, Døsk. af Kjøbenhavn, kom i Søndags paa Grund ved Ljusliden og fik Skade paa Skruen. Svitzers »Helsingør» bragte Skibet flot og ind til Horsens. Under Sejladsen op ad Horsensfjord kom »Hugo» atter paa Grund, men kom flot igen ved Højvaande.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Tor» (Stabelnummer 130) bygget for Regning Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Stockholm, blev den 21. ds. sat i Vandet fra Helsingørsk Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey» er 225' 0" langt i Hoveddækket, 35' 0" bredt og 15' 6" dybt og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 i.H.K.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/3 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBØRGES DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

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

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe:

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schibbert, ank. Königsberg 19./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Pera 20./6. — Algarve, Borries, afgik Swansea 16./6. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, afgik Bergen 21./6. nordpaa. — A. N. Hansen, Olsén, dokker, — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 21./6. til Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 21./6. til Boston. — Arto, Fischer, ank. hertil 18./6. — Aprora, Gømmesen, afg. Libau 20./6. til Antwerpen. — Beira, Lungé, ank. Stångväll 18./6. — C. E. Tietgen, Thomsen, afg. New York 15./6. til Kristiansund. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Neapel 20./6. til Girgenti. — Christian IX, Holm, ank. London 18./6. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 19./6. til Petersburg. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./6. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 19./6. Garonne, Kromann, ank. Duikrokk 20./6. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 15./6. — Hellig Olav, Hølst, ank. New York 13./6. — Hengest, Munck, afg. herfra 20./6. til Riga: — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 21./6. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Ouessant 20./6. for Algier. — Jolanta, Simonson, afg. Antwerpen 21./6. til Petersburg. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19./6. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 20./6. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 20./6. — Kursk, Tømeen, afg. Riga 19./6. til Dunkerque. — Loire, Caignou, afg. Brahestad 20./6. til Bordeaux. — Louise, Larsen, dokker. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Sevilla 19./6. — Morsø, Nellenmann, ank. Oporto 21./6. — Moskva, Jon Jønsen, dokker. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersburg 11./6. — Nordjylland, Søberg, afg. Petersburg 21./6. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Havre 21./6. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 21./6. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 20./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 10./6. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 20./6. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersburg 21./6. — Saga, Wiberg, ank. hertil 22./6. — Seine, Damp, afg. Petersburg 19./6. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, afg. Aredal 21./6. hertil. — Tiber, Beeh, afg. herfra 20./6. til Riga. — Tyr. Thaning, afg. herfra 20./6. til Windau. — United States, Gøtse, afg. Kristiansand 17./6. til New York. — Vendsyssel, Lydersen, ank. Petersburg 20./6. — Viking, Meyer, ank. Stettin 18./6. — Saratov, Christensen, ank. Hull 21./6. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 15./6. — Tomsk, Kruse, pass. Holtenau 22./6. for Dunkerque. — Malm afg. Stettin 19./6. til Manchester. — Lena afg. Stettin 15./6. til Manchester. — Vadsø afg. herfra 21./6. til Stettin.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 12./6. — Amalienborg afg. Cardiff. 13./6. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./6. — Brattingsborg ank. Miramichi 7./6. — Børglum ank. Eupatoria 10./6. — Chassie Mærsk afg. Petersburg 16./6. — Dansborg ank. Kjøbenhavn 17./6. — Elsborg afg. Rouen 17./6. — Esrom afg. Vladivostok 10./6. — Flynderborg ank. Aarhus 18./6. — Fredensborg ank.

(Fortsættes efter Danske Havne.)

Ved Tankar Lødsplads, Lillerunds Værger med V-lig Topbetegnelse faar S-lig Topbetegnelse. 63° 57' 12" N. Br. 22° 51' 47" Ø. Lgd.

1187. Taagesignal gives atter. Høgholm, Hængø, Finske Bugt. Taagesignalet ved Høgholm gives atter. 59° 49' N. Br. 22° 56' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1097, Kjøbenhavn 1911.)

1188. Skydevejsler. Sveaborg, Helsingfors, Finske Bugt. Halve Meddelelse fra Udenrigsministeriet vil der i Sommeren og Efteraaret 1911 daglig finde Skydning Sted med Kanoner fra Fæstningen Sveaborg paa Øen Wester Svartø. Skydningen begynder den 20de Juni og der skydes i SV-lig Retning. 60° 09' N. Br. 24° 59' Ø. Lgd.

1189. Grund almærket. Sterroths Grund, Finske Bugt. I Farvandet mellem Barösund og Tvärnime er der fundet en Grund, Sterroths Grund, med 4, m Vand mellem Holmene Storsundhamn og Skomakarskär. Paa S.-Siden af Grunden er udlagt en Væger i 8, m Vand. 59° 50' 45" N. Br. 23° 18' 20" Ø. Lgd.

1190. Tønde ombyttet med Lys- og Fløjteønde. Skarfi, Finske Bugt. Spiritonden paa N.-Enden af Skarfi Banke er ombyttet med en rød Lys- og Fløjteønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 2, Sek., 60° 17' N. Br. 26° 22' Ø. Lgd. (Kort Nr. 153).

1191. Oplysning om »Lysørst-Rev« Fyrskib. Østersøen. Rusland. Saavel det hvide som det røde Lys fra »Lysørst-Rev« Fyrskib lyser kun med fuld Stykke i de første 3 Sek., medens Lysene er svage i de sidste 10 Sek. forinden Mørkeperioden indtræder. 57° 38' 30" N. Br. 21° 36' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 954. Kjøbenhavn 1911.)

1192. Baake knækket. Strauchhucht, Frische Nehrung. Tyskland. Strauchhucht Baake er knækket. 54° 30' N. Br. 19° 44' Ø. Lgd.

1193. Opmålingsvægere indtaget. Oder Bank. Opmålingsvægerne ved Oder Bank er nu indtaget. Oder Bank: 54° 15' N. Br. 14° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 956. Kjøbenhavn 1911.)

1194. Værglystønde midlertidig upaalidelig. Alergrund, Lystønden ved Vraget af Dannebrog. »Norden« brænder indtil videre upaalideligt. Der er indt at Vraget over Vandet. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 836. Kjøbenhavn 1909.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1195. Fyr forandret. Stågeskär. Bohusluktén, Sverrig. Stågeskär Fyr viser nu To-Blink hver 6 Sek. 58° 39' 41" N. Br. 11° 11' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 206. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1196. Mindre Dybde. Fyr skal forandres. Weser. Tyskland. I Wurster Fahrwasser har Robbenplate, mellem Spiritønde R og Lystønde S, skruet sig ud i Farvandet, saa Dybden i Eversand Ledefyrhine er aftaget. Til Hiælp for dybtgaaende Skibe vil der i den sidste Halvdel af Juni 1911 blive indsat en Lystønde, der viser gront, fast Lys, i Eversand Forfyr. Lystønden skal lyse Ø for Ledefyrhinen og dens V-Grænse vil angive, hvor langt dybtgaaende Skibe kan vige ud af Ledefyrhinen mellem Spiritønde R og Lystønde S. Den Strækning hvor Lystønden kan benyttes, begrænses mod N. af Meyersløge røde Tværmerkefyr og mod S. af Solthörn N-lige røde Tværmerkefyr. Eversand Forfyr: 53° 44' 28" N. Br. 8° 21' 36" Ø. Lgd. Samtidig drejes den N-lige røde Lystønde i Solthörn Fyr N. l., saa den kommer til at grænse op til Lystønden, der viser hvidt Tre-Blink, hvorved hoftrifler den tidligere mørke Vinkel mellem disse 2 Lystønder og den hvide Lystønde mellem den N-lige og den S-lige røde Lystønde udvides det tilsvarende Stykke. 53° 41' 04" N. Br. 8° 29' 21" Ø. Lgd.

Lystøndenes Grænser vil blive nærmere bekendtgjort.

1197. Tønder flyttet. Jade. I Jade er nu Spiritønderne I, K og L samt Lystønde 9 flyttet. Lystønde 9: 53° 45' 15" N. Br. 8° 04' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1010. Kjøbenhavn 1911.)

1198. Tønde indtaget. Binnen Meeuwenstart. Wester-Øns. Holland. Binnen Meeuwenstart røde Baaketønde med Balon er indtaget. 53° 29' 18" N. Br. 6° 47' 16" Ø. Lgd.

1199. »Bull Sand« Fyrskib ombyttes midlertidig. River Humder. England. Omrent den 5te Juli 1911 ombyttes »Bull Sand« Fyrskib midlertidig med et Reservefyrskib, der afvæskende viser hvidt og rødt Et-Blink hver 30 Sek. Taagesignal gives ulforandret. Reservefyrskibet, der vil ligge ude i e. 3 Uger, har Kugle paa Mastetoppen. 53° 33' N. Br. 0° 05' Ø. Lgd.

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

1200. Tønde ombyttet med Lystønde. Rhinra Shoal. River Shannon. Irland V.-Kyst. Den sorte Stønde paa S.-Kanten af Rhinra Shoal er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2, Sek. 52° 35' N. Br. 9° 31' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1201. Fyr forsvundet. Dantas, Loanda Rev, Loanda. Portugisisk V.-Afrika. Dantas Fyr paa Revet ved Øen Loanda er forsvundet. En rød Kugletønde er udlagt. 8° 45' S. Br. 13° 16' Ø. Lgd.

1202. Taagesignal oprettet. Burnt Coat Harbor Fyr. Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Burnt Coat Harbor Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 Sek. 44° 08' 03" N. Br. 68° 26' 52" V. Lgd.

1203. Tønde udlagt. Half-tide Ledge. Freeport River. Maine. Paa SØ-Siden af Half-tide Ledge er udlagt Half-tide Ledge Spiritønde 5, N. 85½° V. fra Moores Point høje Kant og N. 57½° Ø. fra Bowmans Island venstre Kant. Freeport River: 43° 50' N. Br. 70° 05' V. Lgd.

1204. Lys- og Klokketønde udlagt. Lystønde og Klokketønde indtaget. Nixes Mate. Boston Harbor, Massachusetts. Nixes Mate Lys- og Klokketønde Nr. 7 er udlagt. Nixes Mate Lystønde 7 og Klokketønde 7 er indtaget. 42° 20' 00" N. Br. 70° 56' 43" V. Lgd.

1205. Fyr tændt. Cohasset Harbor. Boston Bay, Massachusetts. I Cohasset Harbor er tændt følgende Fyr: Cohasset Channel Outer Fyr, S. ½° V. fra Barrel Rock Baake, S. 40' 20" V. fra Minots Ledge Fyr og S. 67° V. fra Tobias Rock Baake og Cohasset Channel Inner Fyr henholdsvis S. 7¾° V., S. 38½° V. og S. 58¾° V. fra samme Punkter. Fyrene er røde, faste Fyr. Flammens Højde: 2 m. Brændetid: Iste Juni—Iste November. Minots Ledge Fyr: 42° 16' 11" N. Br. 70° 45' 35" V. Lgd.

1206. Fyr forandret. Glencove Bølgebryder. Hempstead Harbor. New York. Long Island Sound. Det røde, faste Fyr paa Glencove Bølgebryders V.-Ende, Ø-Siden af Indløbet til Hempstead Harbor, er forandret til et hvidt Lyulvyr, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 1, Sek. 40° 51' 41" N. Br. 73° 39' 39" V. Lgd.

1207. Tønde ombyttet med Lystønde. Rockaway Shoal Southwest Point. Long Island. New York. Paa SV-Enden af Rockaway Shoal er udlagt Rockaway Shoal Southwest Point Lystønde 4, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., N. 35½° Ø. fra Sandy Hook Bæfyr og S. 44½° Ø. fra Centennial Tower, Coney Island. En Spiritønde, der om Vinteren ombyttes med en Spidstønde, ligger ved Lystønden, som flyttes efterhaanden som Grunden forander sig.

Lystønden ligger i Stedet for Old Dunning Ground Spidstønde 4, som er indtaget. Sandy Hook Bæfyr: 40° 27' 42" N. Br. 74° 00' 08" V. Lgd.

1208. Lystønder skal ombyttes med Lys- og Fløjteønder. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Følgende Lystønder skal ombyttes med Lys- og Fløjteønder, der viser hvidt Et-Lyn hver 1, Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 0, Sek., Ambrose Channel 15 A C, 19 A C og 23 A C. Ambrose Channel: 40° 30' N. Br. 74° 00' V. Lgd.

1209. Lys- og Fløjteøndes Beliggenhed. Brigantine Shoal. New Jersey. Brigantine Shoal Lys- og Fløjteønde ligger nu paa 39° 23' 30" N. Br. 74° 14' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 847. Kjøbenhavn 1911.)

1210. Fyr forandret. Egg Island. Delaware Bay. Egg Island hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lyulvyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 2, Sek. Fyret er samtidig forstærket det er ubevogtet. 39° 10' 44" N. Br. 75° 08' 13" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1211. Baake opført. Johnsons Bayou. Sabine Lake. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. En malet 3-fodet Baake med Tønde paa Toppen er opført i I. m Vand paa N.-Siden af det Gravende Lob i Mundingen af Johnsons Bayou, der ligger paa 29° 51' 00" N. Br. 93° 47' 20" V. Lgd.

1212. Fyr rapporteret upaalideligt. Maya Point, Mantanzas Harbour. Cuba N.-Kyst. Maya Point Fyr er rapporteret upaalideligt. 23° 05' 16" N. Br. 81° 32' 23" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retningsende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1178. Udlægning af Bøjer, Tuna Knob S. Samsø V. Kattegat. I den første Halvdel af Juli 1911 vil der blive udlagt 4 sorte Bøjer i Farvandet V. for Samsø. 2 af Bøjerne skal ligge c. 2000 m og 2 af Bøjerne c. 6000 m S. for Tuna-Knob. Den indbyrdes Afstand mellem Bøjerne i hvert Sæt vil blive 200 m og Retningerne Ø.—V. Bøjerne er Sejladsen uvedkommende og vil blive inddraget snarest muligt efter den 22de Juli d. A.

Skibsførere advares mod at ankre i Bøjernes umiddelbare Nærhed. Tuna-Knob: 55° 59' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd.

1179. Tid- og Vindsignaler midlertidig indstillet, Helsingør. Sundet. De daglige Tid- og Vindsignaler ved Helsingør gives paa Grund af Eftersyn, ikke i c. 12 Dage fra den 23de Juni 1911. 56° 02' (04'') N. Br. 12° 37' (23'') Ø. Lgd.

1180. Mølle brændt, Assens. Fyen. Lille-Bælt. Møllen i den NØ-lige Del af Assens er brændt og vil muligvis ikke blive genopført. 55° 16' (20'') N. Br. 9° 54' (22'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 157 og 223. Danske Lods, Side 391, 393 og 395.)

1181. Is ved Island. Telegram ved Sigulufjorden:

Den 15de Juni. Omtrønt isfrit her ved Nordlandet. Stille, klart.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1182. Fyr midlertidig slukket, Sølvborg. Håndbukten. Sverig. Sølvborg Ledelyr er slukket fra den 20de Juni 1911 til Udgangen af Juni Maaned, da Baglyret skal gøres højere. Baglyret: 56° 02' 14" N. Br. 14° 34' 58" Ø. Lgd.

1183. Lystønder skal forandres. Norra Myningen og Osvalden. Kalmarssundet. I Midten af Juli 1911 skal Norra Myningen V.-lige Lystønde og Osvalden V.-lige Lystønde, begge paa V.-Siden af Kalmarssundets Djupranna, forandres til at vise grønt Et-Blink hver 2 Sek. Kalmarssundets Djupranna: 56° 41' N. Br. 16° 24' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

1184. Mindre Dybde. Afmærkning forandret, Slite. Gotland. Den ny Afmærkning ved Slite er nu udlagt. Paa 6. m Grunden V. for Magø er Dybden nu kun 5. m. Grunden er c. 300 m i N.—S. 57° 40' N. Br. 18° 50' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 997. Kjøbenhavn 1911.)

1185. Afmærkning after normal. Gäfle. Uddvåningen ved Gäfle er nu fuldført og Afmærkningen er after normal. Gäfle: 60° 40' N. Br. 17° 10' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 999. Kjøbenhavn 1911.)

1186. Afmærkning forandres. Uleåborg Distrikt. Finske Bugt, Finland. Ved Skibsfartens Begyndelse 1911 sker følgende Forandringer i Afmærkningen i Uleåborg Distrikt: Ved Oltakari Lodsplads, Tuuttiluhti Vager med V.-lig Topbetegnelse faar S.-lig Topbetegnelse. 64° 06' 21" N. Br. 23° 31' 57" Ø. Lgd. Ved Ulkogrunni Lodsplads, Punkkoletto V.-lige Vager med Ø.-lig Topbetegnelse faar S.-lig Topbetegnelse, 65° 07' 16" N. Br. 25° 07' 57" Ø. Lgd., Nurkkareinari Vager med Ø.-lig Topbetegnelse faar S.-lig Topbetegnelse, 65° 07' 24" N. Br. 25° 08' 00" Ø. Lgd., Majanletto S.-lige Vager med Ø.-lig Topbetegnelse, 65° S.-lig Topbetegnelse, 65° 07' 47" N. Br. 25° 09' Ø. Lgd., og Punkkoletto N.-lige Vager med V.-lig Topbetegnelse faar N.-lig Topbetegnelse, 65° 07' 45" N. Br. 25° 07' 58" Ø. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1213. Fyr forandret. Capo Focardo. Porto Longone. Elba. Italien. Capo Focardo hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Synsvidde: 16 Sm. I øvrigt uforandret. 42° 45' 14" N. Br. 10° 24' 38" Ø. Lgd.

1214. Havnearbejder afmærket. Chioggia. Italien Ø.-Kyst. En Fyr- og Kløkkelaand, der viser grønt, fast Lys, er udlagt ved Chioggia Havn, c. 300 m Ø. for det grønne Fyr med Formørkelser paa Yderenden af Molen ved Caroman Fort. Det er forbudt at gaa mellem Land og Fyrhøden. Møleyret: 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd.

1215. Fyr midlertidig forandret. Malamocco. Italien Ø.-Kyst. Paa Grund af Urbedringer ved Fyrapparatet viser Fyret paa Yderenden af N.-Molen ved Malamocco midlertidig grønt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. 45° 20' 02" N. Br. 12° 20' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 529. Kjøbenhavn 1911.)

1216. Oplysning om Fyr. Nikolajew. Bug. Sorte Hav. Rusland. Fyret paa Molehovedet ved Kystfortshavnen ved Nikolajew er et rødt, fast Fyr. 46° 56' N. Br. 31° 59' Ø. Lgd.

1217. Fyrskibe ombyttes permanent med Lystønder. Smyrna. Lilleasien. I Juni 1911 ombyttes Fyrskibene »Hermus« (»Keder« eller »Pelikan«), 38° 25' 10" N. Br. 26° 58' 05" Ø. Lgd., og »Sandjak-Katessia«, 38° 25' 15" N. Br. 27° 03' 01" Ø. Lgd., med sort og hvid vandret stribet Lystønder, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 4. Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2290. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1218. Oplysning om Afmærkning. Cherihon. Java N.-Kyst. Den sorte Strumpønde ved Cherihon Rev ligger nu i 7. m Vand paa 6° 46' 00" S. Br. 108° 49' 40" Ø. Lgd. og den skal ombyttes med en sort Lystønde.

Den hvide Spidstønde N. for Hoek Losari er inddraget, den vil ikke blive ombyttet med en Lystønde, som tidligere bekendtgjort. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2184. Kjøbenhavn 1909.)

Bekendtgørelser m. m.

1219. Karantænebestemmelser. Malia. — Samsun, Sorte Hav, er erklæret kolerasmittet. Spanien. — Konstantinopel, Graz og Triest er erklæret kolerasmittet. Caracas, Venezuela, er erklæret smittet af kul Feber og Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anmuleret; I: Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

England:

R 2273 White Sea. — White sea, sheet V. April 1911.

R 1596 Mediterranean. — Harbours and anchorages on the coast of Italy. Maj 1911.

R 3676 United States, Atlantic Coast. — Fleeters neck to Merrimac river. Maj 1911.

N South America Pilot, Part I. Sixth edition. April 1911.

N West Coast of Scotland Pilot, Part I. Sixth edition. April 1911.

Japan:

N 216 Plans on the South Western Islands. Marts 1911. Pris: 65 sen.

† 178 Iseo and Miyamoura.

† 216 Plans in the Tanega Shima and Kuchinoyerabu Shima.

pCt. fra 1922, og den Fuldmagt, som Bestyrelsen søgte, kun vilde blive benyttet til successive Laan over en forholdsvis lang Periode.

Beretningen blev modtaget uden Opposition, og ligeledes blev den udvidede Fuldmagt angaaende Optagelse af Laan givet.

Mr. Oswald Sanderson (af Firmaet Thos. Wilson and Sons, Hull) blev valgt til Direktør i Stedet for afdøde Mr. Robert Alexander, og de afgaaende Direktører, Sir Henry Lee, Messrs. Louis Lepine, S. Derville og R. S. Donkin genvalgtes.

Vi har modtaget følgende:

Farvandet Syd for Fyn. Jeg tillader mig herved at henstille til det højtærede Vagervæsen, at der anbringes en Vager paa »Skrams Flak«.

Efter at Faaborg Havn er udvidet, og Dybden forøget til 20 Fod i Havnen, vil det forhaabentlig staa klart, at en Grund med 14 Fod Vand midt i Indsejlingen trænger til at afmærkes. Dersom Vageren anbringes paa SØ-Enden af Grunden i 18 Fod Vand, var det ønskeligt, at der blev anbragt en Rispræk paa Ankerhoved, men dersom den anbringes paa NV-Enden af Grunden, at Riskosten da blev anbragt udfør Galager Banke i 18 Fod Vand.

NØ. for Hajens Palle i Faaborg Fjord findes en lille Grund med 16 Fod Vand, som ikke er afmærket, det vilde være mere betryggende for Førere af dybtgaaende Skibe, dersom dette var Tilfældet.

»Skibsfører«.

Russiske Sundhedspas. Vi har bragt i Erfaring, skriver »Shipp. Gaz.«, at de russiske Autoriteter i Sortehavshavnene belaver sig paa at modtage russiske Sundhedspas for alle Nationers Skibe, som er udstedt i Skibets Afsejlingshavn, og at det derfor ikke er nødvendigt for Skibe, som ikke giver sig af med Handelsforetagender paa disse Havne at henvende sig til det russiske Generalkonsulat i Konstantinopel for at faa et nyt Sundhedspas dér. Hidtil har det været Praksis for britiske Skibe, som er kommet op gennem Stræderne i Ballast, eller som kun har bragt Ladning til Sortehavshavnene, at faa et Sundhedspas i Konstantinopel. Denne Forholdsregel synes ikke at være nødvendig længere. Der er dog to Undtagelser fra den nævnte Regel, idet det synes, som om russiske Bestemmelser ikke altid er lige bindende for alle deres Embedsmænd. Ved Havnene Novorossisk og Poli forlanger Autoriteterne, saavidt vi ved, i ethvert Tilfælde et russisk Sundhedspas fra Konstantinopel.

I Følge »Borsen Courier« gør Dampskibsselskabet Hansa gode Forretninger for Tiden. Praktisk tall er er hele dets Lastevne optaget til Slutningen af December Maaned til Fragtrater, som er betydelig bedre end sidste Aars. Selskabet vil opnaa en betydelig Fordel ved Nedsættelsen af Suez-Kanal-Afgiften, da den største Del af dets Trafik er paa Ostindien.

Karantæneforanstaltninger. Udenrigsministeriet meddeler, at det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at 1) Skibe, der kommer fra Konstantinopel, er underkastet en effektiv Karantæne paa fire Dage, Overfarten iberegnet, hvorhos 2) Passagerer og Mandskab paa Skibe, kommende fra Konstantinopel og Italien, underkastes personlig Lægeundersøgelse, for 3die Klasses Passagerer og Mandskabs Vedkommende tilligemed Desinfektion af smudsigt Linned, i Overensstemmelse med Dekret af 20. Juli 1910.

Literatur.

Den islandske Lods, udgivet af det kongelige Søkort-Arkiv. Tredje Udgave, sluttet den 1. Maj 1911. Kjøbenhavn 1911. 204 Sider.

Denne Bog udkom første Gang i 1898, anden Udgave i 1903. Den nærværende tredje Udgave er rettet efter de nu tilendebragte Søopmaalinge af det aabne Hav rundt Island, der aarlig er foretaget fra 1898 til 1909, samt efter de siden 1902 af Generalstaben foretagne Landopmaalinge, der strækker sig rundt Islands Syd- og Vestkyst. Landopmaalingen vil blive fortsat i de kommende Aar, og efterhaanden som Resultatet af denne foreligger for Kyststrækningens Vedkommende, vil Søopmaalingen af de indre Farvande blive suppleret.

Afsnittet om Vind og Vejr, Ebbe og Flod, Havstrømme og Is er omarbejdet af Meteorologisk Institut. Metermaalet er benyttet i denne Udgave. »Forandringer og Tilføjelser« til »Den islandske Lods« udkommer i Begyndelsen af hvert Aar og udleveres gratis paa Søkort-Arkivet. Bogens Pris er 2 Kr. Enhver Meddelelse til Bogens Berigtigelse vil blive modtaget med Tak af Søkort-Arkivet.

I Teksten er Stednavne som Regel gengivet paa islandsk. Første Gang et Stednavn anføres, er det danske Navn tilføjet i Parentes, for saa vidt det afviger væsentlig fra det islandske.

Bogen giver først en almindelig Beskrivelse af Island. Dets Størrelse, Natur, Øvrighed, Vind og Vejr, Ebbe og Flod, Havstrømme, Is, Misvisning, Strandingsstatistik, Anduvning m. m. Derefter deles Landets Kyster i fire Afsnit, nemlig Vestkysten fra Reykjanes til Kap Nord. Nordkysten fra Kap Nord til Langanes. Østkysten fra Langanes til Ingólfshöfði og Sydkysten fra Ingólfshöfði til Reykjanes. Hvert af disse Afsnit gøres til Genstand for en nøjagtig Beskrivelse, ledsaget af en Mængde Planer og Toninger, og med Angivelse af Numrene paa de Kort, som slutter sig til de enkelte Afsnit. Under Sydkysten, der er Islands farligste Kyst, paa Grund af dens fuldstændige Mangel paa gode Havne og Tilflugtssteder og dens paa store Strækninger ganske flade Beskaffenhed, der kun vanskeligt lader Kysten ses fra Søen, idet Fjælde og mægtige Jøkler først hæver sig ti à tolv Sømil inde i Landet, er der givet en Beskrivelse af det Tilflugtssted for Skibbrudne, ledsaget af Situationskort og Anvisning til at naa beboede Steder, som er oprettet af islandsk Købmand, Konsul D. Thomsen af Reykjavik. En Tabel over Afstande, angivet i Sømil, mellem de vigtigste Havne og Anløbssteder paa Island slutter Bogen.

Fra det kongelige Søkort-Arkiv er endvidere udsendt Kortene Nr. 238 — Farvandet Syd for Fyn, Nr. 240 — Gjedser Rev med Løbene til Nysted, Nr. 245 — Horns Rev med Omgivelser og Nr. 252 — Aarhus-Bugt og Farvandet omkring Samsø.

Af disse er Nr. 238 og Nr. 252 foto-algraferede Kort, der staaer noget tilbage for kobberstukne Kort i Udseende, Tydelighed og Varighed, men ogsaa er én Tredjedel billigere end disse. Det er Hensigten senere at stikke dem, og Udgaven er derfor betegnet som foreløbig og fremkommer, fordi Fremgangsmaaden er hurtigere, hvorved Udgivelsen af samtlige danske Søkort i Meter kan foregaa indenfor et kortere Tidsrum, end det vilde være Tilfældet, hvis de alle skulde vente paa at blive stukne, hvilket er af stor Betydning for Brugene.

Man skal dog ikke af Hensyn til Kortenes foreløbige Karakter undlade at købe dem, da der vil hengaa fem à seks Aar, inden Udgaven bliver fornyet.

Kjøbenhavn, den 23. Juni 1911.

I hvorvel den udenlandske Sømandsstrejke selvfølgelig volder en hel Del Uro, Forstyrrelser og Tidslab hist og her i de engelske Havne, og maaske ogsaa vil medføre mere eller mindre alvorlige Ekscesser, saa kan det sikkert allerede nu betragtes som afgjort, at Strejken paa ingen Maade udvikler sig til en international Strejke, som der saalænge har været truet med. Det synes, som det store Antal af Søfolkene helst ønsker at faa Lov til at arbejde i Ro, og som det, hvad de engelske Redere paastaar, kun er et Mindretal af Søfolkene og Fyrbøderne, hørende under den saakaldte »National Sailors and Firemen's Union«, der ønsker Strejke. »Shipp. Gaz.« skriver i Anledning af, at et Parlamentsmedlem i Underhuset har udtalt Ængstelse for, at Strejken skulde foraarsage en utilstrækkelig Tilførsel af Levnedsmidler til Landet: »Det ærede Medlem kan være ganske rolig. Ingen vil komme til at savne Fødemidler paa Grund af denne Strejke, skønt det maaske nok var tilsigtet ved denne pralende, saakaldte internationale Bevægelse. Heldigvis gaar Verdensskibsfarten sin Gang. Den store Kanon, som Mr. Wilson vilde fyre af, har vist sig at være en Nøglebøsse. Ingen er bedre klar over det end Mr. Wilson selv, for det, som han nu lover Sømændene, er, at Rederne nok skal komme til at føle nogle Ulemper af Strejken, men det er jo langt fra at være det samme, som den verdensomspændende Lammelse, som var lovet dem.«

Det kan maaske synes underligt, at de engelske Redere saa absolut modsætter sig Dannelsen af et saakaldt Enighedskammer eller en Slags Voldgiftsret mellem dem og Sømændene, men de hævder, at det kun er et Mindretal af de engelske Sømænd, der er Medlemmer af »Sailors and Firemen's Union«, at det store Flertal af Sømændene slet ikke ønsker at blive Medlemmer af denne Forening, og at det kun er et lille Antal af Agitatorer, der har fundet Øjeblikket heldigt til at fremme personlige Interesser og haaber efter Dannelsen af et saadant Enighedskammer at kunne tvinge det store Flertal af de engelske Sømænd og Fyrbødere til at gaa ind i Unionen for derefter at kunne bringe dem under egen Indflydelse. Det synes iøvrigt, at Kravet om et Enighedskammer allerede ganske er traadt i Baggrunden, og at Striden mere er blevet et Lønspørgsmaal. Forskellige Rederier er gaaet ind paa en Forhøjelse af Maanedshyren med 10 à 12 sh., og hvor dette er sket, synes der ikke at have været Vanskelighed ved at faa Skibene bemanded. Det meddeles saaledes fra London den 21. Juni, at Cunard-Linien har indrømmet Matroser, Fyrbødere og Stewarder en Lønforhøjelse af 10 sh., og at Sømandsstrejken forsaavidt denne Linie angaar kan betragtes som endt, da der er opnaaet Enighed paa et Møde mellem Repræsentanter for Selskabet og Sømændene. Tre andre Dampskibslinier skal have gjort de Strejkende samme Indrømmelser. Hvad de store transatlantiske Dampere angaar, skal der være Udsigt til, at Strejken snart vil være endt. I Southampton har 1,000 Stuvete nedlagt Arbejdet, idet de forlanger Indførelse af en ny Lønlarif. En Damper, der var ankommet dertil fra La Plata med Faarekød, maatte derfor gaa til London for at blive losslet. I Glasgow har Havnearbejderne ligeledes nedlagt Arbejdet. Skibenes Lossen og Laden bliver saavidt muligt besørget af Dampskibsselskabernes Kontorpersonale. Det skal dér være kommet til alvorlige Uroligheder den 19. Juni, da en stor Skare strejkende

Sømænd søgte at tiltvinge sig Adgang til en Damper, der skulde afgaa til Belfast, og som havde paamønstreret Strejkebrydere. Politiet fik dog Skaren trængt tilbage, men Sømændene satte nu Ild paa nogle Skure ved Kajen. Det lykkedes dog Brandvæsnet at fordrive Urostitterne ved at overdænge dem med Vand. I Havnene ved Firth of Forth er Situationen blevet alvorligere, idet 600 Mand paa dér liggende Dampere har nedlagt Arbejdet, dog er der fra derværende Havne den 20. Juni løbet flere Dampere ud med Besætninger, der ikke hørte til Sømændenes Forbund. I Leith ligger 28 Skibe stille, og Skibsredernes Kontorpersonale har overtaget de strejkende Dokarbejdedes Arbejde. Rederne i Goote bekendtgør, at de vil antage fremmede Arbejdere, hvis Arbejdet ikke er genoptaget inden Mandag. Da en Damper, der var bemanded med Officerer, forlod Havnen dér, blev der kastet Sten mod dem, hvorved Kaptajnen blev saaret. Fra Antwerpen meddeles den 21. Juni, at Antallet af Strejkende er i Tiltagende. En Del hollandske Sømænd har dog samme Dag ladet sig forhyre med engelske Dampere.

Efter at ovenstaaende var skrevet er der indløbet følgende Telegrammer gennem »Ritz. Bur.«:

H u l l, 21. Juni. Da Dampskibet »Lady Brook« i Gaar skulde afgaa til Rotterdam, søgte en stor Skare Strejkende at overtale Besætningen til at gaa fra Borden. Der opstod derved en Strid, hvorunder Besætningen fyrede paa de Strejkende: én af disse blev haardt saaret.

R o t t e r d a m, 21. Juni. Holland—Amerika-Linien har faaet saa mange Tillbud saavel fra selve Holland som fra Udlandet særlig Tyskland, at Dampere »Potsdam« og »Tyldyk« begge fuldtbemandede vil kunne afgaa paa Lørdag. Damperen »Tabanan«, tilhørende Rotterdam Lloyd, vil i Morgen ligeledes fuldt bemandedt afsejle til Spilhead med en Mængde Passagerer om Bord, der agter at overvære Flaaderevuen.

N e w - Y o r k, 21. Juni. Den af Søfolkene paa Kystdampene etablerede Strejke, er nu endt ved gensidige Indrømmelser, og der er opnaaet én for begge Parter tilfredsstillende Overenskomst.

Y m u i d e n, 22. Juni. Det kgl. nederlandske Lloyd's Damper »Rynland« er i Aftes fuldt bemandedt stukket i Søen.

S o u t h a m p t o n, 21. Juni. De strejkende Søfolk har afsendt en Deputation til London. Det er Mening, at den dér skal oplage Forhandlinger med Rederne.

S u e z - K a n a l - S e l s k a b e t. Det var en stærkt besøgt Generalforsamling Suez-Kanal-Aktionærene holdt i Paris, den 12. Juni d. A., skriver en Korrespondent til »Shipp. Gaz.«. De to vigtigste Sager, som forelaa til Behandling, var Fastsættelsen af det forøgede Udbytte og Fuldmagt for Selskabets Bestyrelse til at oplage større Laan.

Prins August af Arenberg, som dirigerede Mødet, ytrede i sin Indledningstale, at det var lykkedes Bestyrelsen i Løbet af faa Aar at forøge Selskabets Udbytte fra 90 Fres. til 158 Fres. pr. Aktie og reducere Kanalafgiften fra 9 Fres. til 6,75 Fres. pr. Ton, (Denne sidste Rate træder dog først i Kraft fra 1. Januar 1912) medens samtidig Gennemsejlingstiden i Kanalen i Løbet af fem Aar var blevet formindsket med 1 Time og 41 Minutter, trods Skibenes stadige Forøgelse af Tonnage og Længde. Resultatet af de to sidste Aars Arbejde (1909—1910) havde været en Forøgelse af Udbyttet med 17 Fres. pr. Aktie. Bestyrelsen ønskede Fuldmagt til at forøge Laanenes Størrelse fra den nuværende Grænse af 50.000.000 Fres. til 150.000.000 Fres. hvad der dog ikke behøvede at vække Uro, da Selskabets Gæld vilde blive reduceret med 40

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

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

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niison
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
bebefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Beføjning garanteres.

Nærum
Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP.FABR. YANIA

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Skib ønskes.

Et mindre Sejlskib, under
40 T. net., ønskes til Køb
med 1000 Kr.s Udbetaling.
Billet, mrkt.: „237“, modtager
Bladets Kontor.

Skibs- kronometer til Salg.

Et brugt, men udmærket
Skibskronometer er til Salg
ved Henvendelse mellem Kl.
2-5 til:

Konsul **A. Thisted**,
Lundsgade 3. København.
Telefon Øbro 1787 y.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.
Faas overalt!

A. N. Segelcke A/S., Hjørring.



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:
Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Fredag den 23. Juni 1911.

18. Aarg.

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

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

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

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	------------------------

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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

Post-Adresse: 16 Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6 og 4106.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

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

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

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

These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

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

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

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

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.). Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling - Fern expedition.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr. „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^a

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Priklister sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolino à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

dal. — A. N. Hansen, Olsen, dokker. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./5. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 18./6. — Arno, Fischer, ank. hertil 18./6. — Aurora, Gommessen, ank. Libau 10./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 17./6. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Sundsvall 18./6. — C. P. Tietgen, Thomsen, afg. New York 15./6. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Livorno 17./6. til Neapel. Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 16./6. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 15./6. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 17./6. — Florida, Andersen, pass. Dunnethead 16./6. hertil. Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 17./6. til Dunkerque. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 15./6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 13./6. — Hengest, Munk, ank. hertil 19./6. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 19./6. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 9./6. — Jofantha, Simonsen, ank. Antwerpen 14./6. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 17./6. for London. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 14./6. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 19./6. for Antwerpen. — Kursk, Tonnesen, ank. Riga 14./6. — Loire, Kraignou, ank. Brahestad 11./6. — Louise, Larsen, dokker. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 17./6. for Cadix. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel 13./6. for Oporto. — Moskov, Jon Jønsen, dokker. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersborg 11./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 13./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 13./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 14./6. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 19./6. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 10./6. hertil. — Pregel, Iversen, afg. herfra 17./6. til Petersborg. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 18./6. til Aarhus. — Seine, Damp, ank. Petersborg 12./6. — Texas, Clausen Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 17./6. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. hertil 15./6. — Tyr, Thøning, ank. hertil 18./6. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 17./6. til New York. — Vendsyssel, Lydersen, pass. Holtenau 16./6. for Petersborg. — Viking, Meyer, ank. Stettin 18./6. — Saratov, Christensen, afg. Libau 17./6. til Hull. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 15./6. — Tomske, Kruse, afg. Riga 18./6. til Antwerpen. — Malm ank. Stettin 11./6. — Lena ank. Stettin 9./6. — Vadsø ank. hertil 18./6.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 12./6. — Amalienborg afg. Cardiff 13./6. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Miramichi 6./6. — Børglum ank. Eupatoria 10./6. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 9./6. — Dansborg pass. Sagres 8./6. — Elsborg ank. Rouen 12./6. — Esrom afg. Vladivostok 11./6. — Flynderborg pass. Beachy Head 13./6. — Fredensborg ank. Tyne 12./6. — Frederiksborg afg. Livorno 10./6. — Guldborg afg. Carlotorte 12./6. — Gurte ank. Randers 14./6. — Hammerhus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg ank. Petersborg 12./6. — Hundborg ank. Warnemünde 13./6. — Høneborg pass. Sagres 13./6. — Jelling afg. Sfax 12./6. — Jømsborg ank. Königsberg 8./6. — Jungshoved afg. Bremerhafen 14./6. — Jægersborg ank. Helsingør 10./6. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 12./6. — Kalo afg. Campbellton 8./6. — Klampenborg afg. Hamburg 13./6. — Kronborg ank. Rio 30./5. — Lejre pass. Gibraltar 12./6. — Lilleborg passerede Holtenau 13./6. — Marselisborg ank. Kjøbenhavn 14./6. — Vishorg afgik Tynen 15./6. — Næsborg afg. Blyth 13./6. — Peter Mærsk afg. Riga 10./6. — Randelsborg ank. Jacobstad 7./6. — Rosenborg afg. Sunderland 13./6. — Silkeborg afg. Brest 15./6. — Skakkeborg afg. Hartlepool 14./6. — Skanderborg ank. Huelva 9./6. — Skjoldborg ank. Yxpila 6./6. — Skodsborg ank. Riga 5./6. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 30./5. — Stegeborg afg. Haukipudas 10./6. — Stjerneborg ank. Cardiff 11./6. — Søborg afg. Dalhousie 14./6. — Taarnborg ank. Thamshavn 14./6. — Tuborg afg. Newport 10./6. — Ulfsborg afg. Huelva 8./6. — Uranienborg ank. Hartlepool 10./6. — Vordingborg afg. Petersborg 10./6. — Ørkild ank. Jacobstad 4./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 16./6. — London, Bom, ank. Yxpila 14./6. — Paris, Tholander, afg. Methil 16./6. — Bryssel, afg. Hamburg 17./6.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Jacobstad 15./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Aalborg 15./6. — Roma, v. Thun, ank. Marseille 16./6.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Antwerpen 14./6. — Nelly, Clausen, afg. Wick 12./6. til Omega. — Fanny, Eriksen, ank. Marseille 13./5. — Lilly, Nielsen, pass. Sagres 16./5. for Valencia. — Alexy, Lorentzen, ank. Ystad 17./6. — Dagny, Sørensen, ank. Lübeck 3./6. — Mary, Bang, pass. K. W. Kanalen 16./6. for Devonport.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Havanna 5./6. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Willemstad 6./6. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. South Shields 16./6. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 17./6. — Svend, Schmidt, afg. Kotka 15./6.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Yxpila 10./6. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. Petersborg 17./6. — England, Andersen, afg. Bandholm 16./6. — Hollaud, Poulsen,

pass. Kjøbenhavn 16./6. for Calais. — Rusland, Bennetzen, afg. Norrköping 15./6.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Nørresundby 15./6. — Pangan, Gabe, afg. Penang 28./5. — Samui, Licht, afg. London 16./6. — Bandon, Thomsen, pass. Suez 15./6. — Chumpon, Hansen, ank. Bangkok 12./6. — Arabien, Cortsen, afg. Hongkong 12./6. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Sagres 11./6. — Indien, Jensen, pass. Sabang 14./6. — Siam, Knudsen, afg. Shanghai 15./6. — Kathay, Kruse, pass. Suez 17./6. — Kina, Hansen, afg. Newcastle o. T. 16./6.

Vestindisk Linie. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 2./6. — St. Thomas, Berg, ank. Kjøbenhavn 13./6. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 15./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 15./6. til Petersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Methil 15./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 13./6. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Troon 9./6. til Kap Tormentine. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 6./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 11./6. til London. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Pugwash 6./6. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, ank. Kap Tormentine 1./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Belfast 14./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 12./6. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 9./6.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 14./6. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Bremen 16./6. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./6. — Gulfaxe, Petersen, afg. Lovisa 15./6. til Antwerpen.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, afg. Storfors 14./6. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 14./6.

Europa. Belgien, Nielsen, pass. Skagen 18./6. for Aarhus. Frankrig, Friis, ank. Kingslynn 15./6. — Tyskland, Danstrup, ank. Leith 16./6.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 15./6. — Freja, Nielsen, afg. Kotka 8./6. — Vera, Thing, ank. Sunderland 13./6.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, ank. Åhus 17./6. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 16./6. — Elna, Rathje, afg. Archangel 15./6. — Therese, Pedersen, ank. Topoff 15./6. — Simonc, Møler, ank. Hernosand 17./6. — Jeanne, Olsen, ank. Burntisland 12./6. — Vera, Larsen, afg. Sfax 10./6. — Daisy, Lagesen, afg. Umø 16./6. — Anine, Leth, ank. Tromsø 15./6. — Kamma, Løffler, ank. Archangel 8./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 18./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Windau 17./6. — Agnete, Farup, ank. Libau 12./6. — Herma, Hansen, afg. Libau 14./6. — Alice, Jørgensen, afg. Southampton 17./6.

Botnia. Gudrun, Sonnehsen, afg. Windau 9./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Svendborg 17./6. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 18./6. — Gunhild, Hansen, ligger i Kjøbenhavn.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Newcastle 16./6. til Kronstadt. — Nautik, N. Nielsen, ank. La Rochelle 15./6. — Nordsoen, Gram, ank. Melilla 13./6. — Nexos, Basse, afg. Kjøbenhavn 16./6. til Jacobsstad. — Ellen, Hansen, ank. Libau 15./6. — Fylla, Brineh, afg. Raumo 16./6. til Barcelona. — Gerda, Iversen, pass. Brixham 17./6. for Tanager. — Hebe, Skon, afg. Swansea 17./6. til Riga. — Inger, Schiff, ank. Sevilla 15./6. — Johanne, Thøgersen, afg. Rouen 17./6. til Antwerpen. — Karla, K. Nielsen, pass. Helsingør 15./6. for Cadix. — Laura, Pedersen, ank. Casablanca 16./6. — Marie, Jessen, ank. Swansea 15./6. — Cito, Jepsen, pass. l'Quessant 14./6. for Barcelona. — Dagmar, Mathiasen, afg. Stolpmünde 15./6. til Borgå. — Nerma, Mikkelsen, afg. Ipswich 16./6. til Libau.

Sejlskibe.

Æra. Debora, Rasmussen, ank. Sundsvall 14./6. — Kodan, Hansen, afg. Laguna de Terminos 14./6. til Falmouth f. O. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 14./6. — Astraa, Svane, ank. Bidefjord 14./6. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Halmstad 15./6. — Lorenz, Levinsen, ank. Narva 16./6. — Mette, Andersen, ank. Dysart 15./6. — Haabet, Riise, ank. Aalborg 16./6. — Argus, Jensen, pass. Lizard 13./6. vestg. — Kvik, Staugaard, ank. Kristiansand 16./6. — Coneordia, Madsen, ank. South Alloa 16./6. — Hydra, Christensen, ank. Dysart 17./6. — Bien, Petersen, ank. Karlskrona 17./6. — Anne, Hansen, ank. Ystad 17./6. — Niels, Christensen, ank. Geestemünde 16./6. — Jørgen Olsen, Christensen, pass. Barbados 17./6. for Rio Hæhe. — Dannebrog, Bager, ank. Rio Grande do Sul 17./6. — Hosanna, Raahauge, ank. til Ilfracombe 16./6. — Lauritz, Folmer, ank. Haarbølle 16./6. — Vega, pass. Dungeness 14./6. for østg.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Juli 1911. — So- og Handelsretsd. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

til at gaa, saa at han ikke nu kan idømmes Straf for Rønning.

Efter det foreliggende finder Retten det utvivlsomt, at Tjenesteforseelser begaaede af Vagerinspektionsskibets Mandskab hører under Rettens Afgørelse, og at Sølovens Rønningsbestemmelser maa være anvendelige, skønt dette sidste ganske vist ikke er særlig tydelig udtrykt i Tjenestereglementets foran nævnte § 3.

Retten maa derimod give Defensor Ret i de af ham iøvrigt anførte Betragtninger: hvis det efterladte Tøj virkelig har været mere værd end det ufortjente Hyrebeløb, vilde Indstævnte kun kunne straffes for simpel Rønning, men af Hensyn til den ofte omtalte Ytring fra Førerens Side tør Retten overhovedet ikke belægge Tiltalte med nogen Straf. Om det end efter det oplyste næppe har været Førerens Hensigt at tillade ham at gaa, før Hyren var belalt, har Tiltalte dog med en vis Føje kunnet forstaa ham paa denne Maade og tro, at han havde faaet en Tilladelse, som Føreren ikke senere kunde tilbagekalde, til at forlade Skibet i Skagen. Men en Bortgang fra et Skib under Omstændigheder, hvor den Paagældende med Føje kan tro sig berettiget til at gaa, kan ikke straffes som Rønning, og Tiltalte vil derfor være at frifinde for Aktors Tillale i denne Sag.

Aktionens Omkostninger derunder Salær til Aktor, Overretssagfører A. Munch-Petersen, og Defensor, Overretssagfører Siesby, hvis Sagførelse har været lovlig, 25 Kr. til hver vil være at udrede af det Offentlige.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Den forløbne Uge har vist noget mere Liv. Fra Østnorge er der fremdeles stærk Efterspørgsel efter Iskibe til pæne Rater — fra Østersøen er noget mere fremme, efterhaanden som den tidligere Afskibningstermin for Trælasterne nærmer sig — der har nemlig i Aar kun været lidt disponibelt fra Forommeren, saa Raterne vil sandsynlig stige senere. Preussen og Rusland er fremdeles meget mat og Petersborg fraraader at sende Skibe derop, da der kun bliver meget ringe Afskibning; dette er meget beklageligt, eftersom der sædvanlig placeres en Flaade dér aarlig, hvilket derved hjælper Træfragterne op.

Kulmarkedet er stadig meget mat, men Tiden nærmer sig, hvor der bliver Oliekager fra de franske Pladser, som da optager en Del Skibe, hvilket virker paa Kulmarkedet.

Meget beklageligt er det, at Charlestown i Cornwall lukkes for Reparation af Dokporten fra 25 Juni til 25 Juli. Dette vil fremkalde et stort Afbræk i Eksporten og Ekspeditionen paa Claypladser — det maa meget beklages, at de engelske Firmaer, som har saa store Forretninger med danske Skibe, ikke i god Tid har meddelt danske Redere denne Begivenhed, men først kommer med det, umiddelbart førend den skal iværksættes. En Del Skibe vil blive meget generet heraf.

Før de mindre Skibes Vedkommende har heller ikke sidste Uge bragt særlig Forandring: al Kornforretning er lige træg, og det er yderst faa Befragtninger, der gøres. Königsberg noterer nu kun $3\frac{1}{2}$ Mk., men optager ikke Tonnage paa Forhaand: af de russiske Østersøpladser har Riga aller sluttet for Korn og Oljekager 6 Mk. og noterer for Hvedemel til Gøteborg 7 Mk. — Memel søger nogle Skibe for Trælast til Neustadt, Kiel 20 Mk., Altona 23 M., ligesom Sverig er aaben for Tonnage herfor og bl. a. noterer fra Kalmar og nærliggende Pladser til Flensborg, Lübeck 9 à 10 Pf., Hamburg 18 M. Ogsaa Stenlaster er fremme til sædvanlige Pladser og Rater. Danmark har fra Provinserne haft enkelte Hvedelaster til

Sundhavne og fra Kjøbenhavn sluttedes for Hvede til Gøteborg $2\frac{1}{4}$ Kr., Ahus 2 Kr., Odense 12 Øre, samt for Majs til Karrebæksmunde 12 Øre, Stege, Frederikssund 10 Øre. Det er atter flovere, dog noteres Hvede til Randers, Assens og evtl. Svendborg samt Sojakager til Øerne med Afskibning i Slutningen af Maanedet.

Generalforsamlinger.

Dansk-russisk Dampskibsselskab

holdt den 16. ds. Generalforsamling paa Borsen under Ledelse af Højesteretssagfører Møldrup.

Bestyrelsens Formand, Geheimecetsraad Bramsen mindedes, før han gik over til at allægge Aarsberetningen, i varme Ord aflede Geheimecetsraad Vett, der havde været Medlem af Bestyrelsen.

Af Aarsberetningen og Regnskabet anfører vi følgende:

Selskabets tolv Baade har i 1910 udført 153 Rejser (mod 125 i 1909). Forøgelse af Rejsernes Antal falder paa Nord-Østersøfarten, der bod Baadene de bedste Chancer, da Fragtmarkedet i sidste Halvdel af 1910 bedredes noget efter den foregaaende lange Staginationsperiodes daarlige Rater.

Driftsregnskabet for Baadene stiller sig noget bedre end i Fjor, idet der Netto er opsejlet Kr. 347,987.72 (mod Kr. 232,669.58 i 1909). Lægges til dette Beløb Overskudet paa Rentekonto, der udgør Kr. 98,138.33, fremkommer Aarets samlede Indtægt med Kr. 446,126.05, der efter Fradrag af Administrations- og Kontorholdsudgifter, Amortisation, Bidrag til Fælleskonto for Samarbejde med andre Selskaber, samt Survey af S/S. »Harald Klitgaard«, »Russ« og »General-konsul Pallisen«, giver et Overskud af Kr. 151,974.80, som til sammen med den fra 1909 overførte Saldo, stor Kr. 73,328.43, afskrives paa Konto for Tab fra 1907 med ialt Kr. 225,303.23.

Paa Balancen er Obligationslaanene formindsket med de i 1910 betalte Afdrag (55,000 Kr.) og Resten af Gælden for fire i 1905 byggede Skibe med Kr. 399,218.75, medens Posten »Diverse Kreditorer« er forøget med c. Kr. 355,000. Til Amortisationsfondet henlægges som ovenfor nævnt de vedtægtsmæssige 3 pCt. af Skibenes Anskaffelsessum, hvorefter Fondet andrager Kr. 1,279,824.28.

Aarets Overskud kunde jo kun betegnes som utilfredsstillende, hvilket dels skyldtes det daarlige Fragtmarked i Aarets første Halvdel, dels den Omstændighed, at det nordiske Dampskibsselskab i St. Petersborg, hvori Selskabet jo havde saa store Interesser ikke havde arbejdet godt. Man maatte dog tage i Betragtning, at der var foretaget store Afskrivninger, saa at Status var væsentligt forbedret, og herpaa vilde man jo i første Række arbejde. I Øjeblikket var begge Selskabers Skibe fuldt optaget, og Aaret vilde sikkert blive bedre end i Fjor.

Partikulier Øhlenschläger vilde spørge, om det ikke var muligt at hæve Forbindelsen med Det nordiske Selskab i St. Petersborg.

Formanden meddelte, at i Øjeblikket var det ikke muligt at realisere Aktierne i Selskabet i St. Petersborg, i hvert Fald vilde det være uklogt.

Der gaves Decharge, hvorefter Bankdirektor C. C. Clausen genvælges til Medlem af Bestyrelsen, medens Højesteretssagfører Aagesen vælges i Stedet for Geheimecetsraad Vett.

Nybygninger, Køb og Salg.

Damperen »Leopold II« tilørende Det forenede Dampskibsselskab her, er bleven solgt til Rusland. Skibet, der maa-ler 1,612 Brutto Reg.-Tons er bygget i Kjøbenhavn 1888; dets fremtidige Navn er »Saratow«. (»Hamb. Corr.«.)

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Königsberg 19./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Cavalla 17./6. til Rodosto. — Algarve, Borries, afg. Swansea 16./6. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 18./6. til Aren-

helmsen, Tonsberg, og Fearnley & Eger, Kristiania.

Fra Nordisk Skibsrederforenings Bestyrer har vi modtaget følgende:

Charlestown Dok. Cornwall. Nordisk Skibsrederforening har fra Bestyreren for Charlestown Dok modtaget følgende Meddelelse:

»Herved meddeles det, at ovennævnte Dok vil være lukket fra førstkommande 26. Juni til 26. Juli, begge Dage inklusive, paa Grund af Anbringelse af ny Dokporte, og i Løbet af den Tid vil det ikke blive tilladt noget Skib hverken at komme ind i eller ud af nævnte Dok. Ethvert Skib, som er i Dokken førstkommande 26. Juni, maa blive i den til efter den 26. Juli, og Dokkens Ejere er ikke ansvarlig for nogensomhelst Skade eller Følger af nogen Slags, som maa overgaa et saadant Skib eller dets Redere, medens det er i Dokken«.

Dokbestyreren tilføjer, at han haaber, at Entreprenøren ikke behøver hele den Tid, som er forbeholdt i Kontrakten, til Udførelsen af Arbejdet.

Nordisk Skibsrederforening.

Jantzen.
Bestyrer.

O. Falsen.

Skarpskydning ved Sveaborg. Udenrigsministeriet meddelede herved, at der i Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Helsingfors fra og med den 20. ds. i Sommeren og Efteraarets Løb daglig vil finde Skarpskydning Sted med Kanoner fra Fæstningen »Sveaborg« paa Øen Wester-Svartö i sydvestlig Retning fra Øen.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 17. Juni. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitser 10,000 Kr. med Renter fra 23. December 1910 for Bjergning af Damperen »Constantin«, tilhørende D. F. D. S. Skibet strandede den 8. December 1910 udfør Tornby Strand paa Jyllands Vestkyst.

Retten tilkendte endvidere Svitser 4,500 Kr. med Renter fra 29. November 1910 hos Firmaet Jansen & Co. for Bjergning af Damperen »Ørnen«, der 29. Oktober 1910 strandede paa Anholt Nordvestrev.

Skoleskibet »Viking« afsejler en af de første Dage fra Buenos Aires til Sydaustralien; Breve kan adresseres til Elder Smith & Co., Adelaide.

Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling afholdes i Aar Onsdag den 5. Juli Kl. 3 Eftmd. paa Skagens Badehotel paa Grenen.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 54/1911, afsagt den 1. Juni 1911. Overretssagfører A. Munch-Petersen, Aktor mod Tiltalte Fyrbøder A. V. O.

Under nærværende Sag lillaes Fyrbøder A. V. O. for Overtrædelse af Sølovens § 299.

Sagens Omstændigheder er efter det oplyste følgende:

Tiltalte, der er født den 4. Juli 1888 i Kjøbenhavn, og som ikke er funden forhen straffet, er oplært som Maskinarbejder og Kedelsmed, men havde senere faaet Pladsen som Konstabel i Artillerikorpsset. I Juli f. A. ansøgte han om sin Afsked, da hans Fader var syg og uarbejdsdygtig, og da han selv ikke som Konstabel tjente tilstrækkeligt til at ernære sin Moder og sine Søskende. Han fik en varm anbefaling af sin Chef og fik sin Afsked samtidig med, at han, skønt han ikke før havde gjort Tjeneste som Fyrbøder, fik Plads som Fyrbøder paa Vagerinspektionsskibet »Løvenørn«. Ved Ansættelsen udleveredes der ham et Reglement, i hvilket det hed, at Mandskabet kunde afskediges eller begære Afsked med tre Maaneders Varsel, men at der ogsaa paa Grund af Mangel paa Duelighed eller god Opførsel kunde gives Afsked straks eller med kort Varsel, og i hvis § 3 det derhos hed: »Tjenesteforseelser straffes efter Forseetsens Beskaffenhed med Irettesættelser, Idømmelse af Bøder indtil 100 Kr. eller Afskedigelse af Vagervæsnets Tjeneste. Endvidere kan der gores almindeligt retsligt Ansvar gældende.«

Indstævnte gjorde Tjeneste om Bord i Vagerinspektionsskibet indtil Begyndelsen af Januar 1911. Det synes, at han, som ikke var opøvet som Fyrbøder, ikke har kunnet gøre sit Arbejde til 2den Maskinmesters Tilfredshed, og at han hyppigt har faaet Behjælpelse af denne. Den 6. Januar 1911, da Skibet var paa Vej til Skagen, kom han for sent op om Morgenen og modtog i denne Anledning en kraftig Irettesættelse fra 2den Maskinmester. Han klagede i den Anledning til 1ste Maskinmester, og da denne afviste ham, gik han op til Føreren, der gik paa Dækket med en anden Officer. Han synes paa en noget kejtet Maade at have begyndt sin Klage. Føreren afviste ham derfor, men kaldte ham senere ned i sit Lukaf for at tale med ham om Sagen. Her lod Føreren ham vide, at Mestrene ikke var tilfreds med hans Tjeneste, og at han derfor maatte belave sig paa at blive afskediget, hvis han ikke vilde forbedre sig saaledes, at Mestrene kunde anbefale ham til at blive i Tjenesten. Under Samtalen fremkom Føreren med en Ytring om, at hvis han ikke selv mente, at han kunde forbedre sig, kunde han gaa straks.

Efter at Tiltalte havde undersøgt Reglementet og raadført sig med nogle af sine Kammerater med Hensyn til Spørgsmaalet, om han herefter havde Lov til at gaa straks, naar han kom til Skagen, og skønt Maanedens langtfra var udløbet, beholde Gagen for hele Januar (efter Lov af 27. Maj 1908 betales ved Vagervæsnets Gagen forud den 1ste i hver Maaned), gik han efter et Par Timers Forløb ned til Føreren og erklærede, at han valgte at gaa, saasnart Skibet kom til Skagen. Føreren erklærede imidlertid nu, at det ikke havde været hans Mening at give Tiltalte Lov til at gaa før i Kjøbenhavn, naar Hyren var fortjent ved Januar Maanedes Udgang. Tiltalte holdt paa, at Føreren ved sin tidligere Ytring havde givet ham Lov til at gaa straks, og at han derfor var i sin Ret, naar han gik. Skønt der nedlagdes Forbud derimod, forlod Tiltalte Skibet, da det kom til Skagen, dog uden at medtage sit Tøj.

Aktor har nedlagt Paastand paa, at Tiltalte straffes for Rømning med Hyre efter Sølovens § 299 subsidiært, at han straffes for simpel Rømning efter § 298.

Tiltaltes Defensor har paastaet Sagen afvist som ikke hørende under Sø- og Handelsretten, subsidiært har han paastaet Indstævnte frifunden, idet han har gjort gældende, at Sølovens Rønningsbestemmelser ikke kan være gældende for Vagerinspektionsskibet, men at dets Mandskab alene har at rette sig efter det foran nævnte Reglement. Han har dernæst gjort gældende, at Tiltalte i alt Fald ikke kan straffes for Rømning med Hyre, da han efterlod sit Tøj om Bord, og da dets Værdi — i alt Fald efter Tiltaltes egen Opgørelse — langt overskrider den uførtjente Del af det forudbetalte Hyrebeløb. Endelig har han hævdet, at Tiltalte, der er en arbejdsom og ærekær Natur, har følt sig forurettet ved Behandlingen om Bord, og at han med Føje har kunnet forstaa Føreren Ytring under den første Samtale som en Tilladelse

ret tre Personer for at have lagt Arbejdsvillige Hindringer i Vejen.

L o n d o n. 18. Juni. I Glasgow har Sømandsstrejkens forankendte betydelige Driftsforstyrrelser. I et Møde, Søfolkene i Dag har afholdt dér, blev der oplæst et Brev fra det almindelige Arbejderforbund i Paris, der heri udtaler sin Sympati med de engelske Søfolk og erklærer sig solidarisk med dem, samt erklærer, at der er gjort Skridt til at forhindre franske Arbejdsvillige i at blive udmønstret. I Cardiff kastede de Strejkende i Gaar flere Arbejdsvillige ud i Dokken, og det var kun med Besvær, at Politiet fik dem reddet.

G l a s g o w, 17. Juni. I Stedet for de Søfolk, der har vægret sig ved at gøre Tjeneste, er der i Eftermiddag bleven anlagt andre til de store Atlanterhavsdampere, og man ventet, at alle Dampere vil være i Stand til at afgaa.

G l a s g o w, 18. Juni. Af tre Udvandrerampere, der i Greenock har søgt at komplettere deres Besætninger, var det indtil i Alles kun lykkedes én at faa det fornødne Mandskab, hvorpaa den afsejlede.

A m s t e r d a m, 18. Juni. I Gaar Alles ankom hertil fra Hamburg femten Søfolk, som er bleven anlagt af Det kgl. nederlandske Dampskibsselskab. De Strejkende søgte at hindre dem i at begive sig til Selskabets Kontor, hvorved det kom til et Sammenstød med Politiet, der maatte gøre Brug af Vaabnene. Det lykkedes de Strejkende at holde fire af de fremmede Søfolk tilbage, hvilket dog ikke hindrede Selskabets Damper »Pollux« i at afgaa i Lobet af Natten med det fornødne Mandskab om Bord.

F o r l a d t B r o e n. Et Søforhør, som blev afholdt fornylig i Durban, i Antledning af en Damper »Tottenham«s Forlis paa Øen Juan de Nova, i Februar Maaned, indeholder adskillige Punkter af Interesse, skriver »Shipp. Gaz.«. I Særdeleshed er 3dje Styrmands Handlemaade egnet til at henlede Skilfsføreres Opmærksomhed paa, saa meget mere som den saa temmelig stemmer overens med et noget lignende Tilfælde, der indtraf paa en Damper »Othello«, som strandede paa Indiens Kyst i August Maaned forrige Aar.

»Til Søs maa Broen aldrig være uden en Officer,« siger en vægtig Instruktion, som er udsendt af »North of England Protecting and Indemnity Association«. Det tilføjes: »Dersom en Officer under sin Vagt tror, at Skibet er i overhængende Fare, ventes det, at han handler paa eget Ansvar, men han maa varsko Kaptajnen, saasnart det er muligt.« Hvis denne Regel bliver nøjagtig fulgt, bidrager den til Sikkerhed for Liv og Ejendom.

I Følge Vidneudsagnene saa 3dje Styrmand, som havde Kommandoen paa »Tottenham«s Bro, om Natten den 3. Februar, Brænding forude. Hans Pligt var nu klar. Han skulde øjeblikkelig have handlet paa eget Ansvar og uden Ophold søgt at undgaa Faren. Elhverv Øjeblik var af afgørende Betydning. Ikke desto mindre løb han ned til Kaptajnen uden først at beordre Maskinen »Bak« eller ændre Kursen. Saasnart Kaptajnen kom paa Broen, beordrede han straks Maskinen fuld Kraft »Bak« og lagde Roret haardt Styrbord, men det var da allerede for sent, og Dampere løb paa Grund. 3dje Styrmand syntes at have sat sig det fast i Hovedet, at Kaptajnens Instruktioner forbød ham at handle efter eget Initiativ. Men Følgen var, at hans Styrmandspatent blev suspenderet i tre Maaned.

»Othello«s Tilfælde er et lignende blot med den Forskel, at her lykkedes det den paagældende Officer at beholde sit Patent, uagtet Retten kom til den Anskuelse, at han ikke havde vist synderlig Konduite. Han mente ikke at være nær ved Land, og Dampere vilde heller ikke have været dér, hvor den var, dersom der ikke var sket en Fejltagelse af en Grad paa Længden. Da Ski-

bet løb paa Grund, lagde anden Styrmand Roret Styrbord, tog intet Hensyn til Farten og løb ned for at varsko Kaptajnen. Ogsaa her handlede Kaptajnen rigtigt ved at give Ordre til fuld Kraft »Bak«, men det var for sent. Styrmandens Undskyldning for ikke at have ladet Maskinen slaa »Bak«, inden han forlod Broen, var den, at der ved en tidligere Lejlighed var blevet sagt til ham, at han havde ikke noget at gøre med at lade Maskinen slaa »Bak«. Saaledes har i begge disse Tilfælde den Officer, der havde Ansvaret for Skibets Sikkerhed, forladt Broen for at kalde paa Kaptajnen og ladet Maskinen vedblive at gaa frem med fuld Kraft.

Den norske Amerika-Linie. Den departementale Komité har den 15. ds. afgivet Indstilling til Arbejdsdepartementet angaaende Spørgsmaalet om Statsbidrag til Den norske Amerika-Linie.

Betænkningen slutter med følgende Forslag:

Under Forudsætning af, at der i Aktieselskabet Den norske Amerika-Linie tegnes en Aktiekapital paa mindst Kr. 6,000,000 tilstaaes der Selskabet et Statsbidrag paa indtil Kr. 500,000 aarlig i tre Aar til Drift af den i Selskabets Andragende af 27. Marts 1911 planlagte Dampskibslinie mellem Norge og De Forenede Stater i Nordamerika.

Statsbidraget regnes fra den Tid, Farten begynder, dog ikke før 1. Juli 1912.

Linien tænkes startet med to Skibe paa 10,000—11,000 Brutto Reg. Tons, med en Lastevne af 6,000 à 7,000 Tons, en Fart af 15—16 Mil og udstyret som de bedste Emigrantskibe.

Ruten skal til en Begyndelse være tre-ugentlig og udgaa fra Kristiania med Anløb af Kristianssand og/eller Stavanger samt Bergen. Trondhjem vil blive optaget saasnart Selskabets Materiel og Hensynet til Rutens Rentabilitet tillader det.

Komiteen finder intet at bemærke til det af Direktionen opstillede Driftsoverslag og er enig i, at saavel Person- som Godstrafiken mellem De Forenede Stater og Norge har et saa betydeligt Omfang og en saa sikker og stærk Vækst, at der er et sundt og godt Grundlag for en norsk Amerika-Linie.

Naar Komiteen indstiller et saa stort Statsbidrag som indtil Kr. 500,000 pr. Aar i tre Aar, saa har den herved lagt særlig Vægt paa den Betydning, det under en mulig Konkurrencekamp vil have utvetydig at have fastslaaet Foretagendets nationale Karakter.

(»Norg. Sjøft.«)

Danmarks Handelsstraktater. Der har i Følge »København« været ført nogle Forhandlinger mellem Handelsministeriet og Udenrigsministeriet om, hvorvidt der kunde være Anledning til at gennemgaa hele vort System af Handelsstraktater for at faa undersøgt, om der findes Punkter, hvor der kan ønskes Revision.

Denne Forhandling er kommen til Kundskaab for forskellige Erhvervsorganisationer, og disse har da andraget Ministeriet om, at den paatænkte Undersøgelse maa blive foretaget. Ministeriet har ogsaa besluttet at fortsætte Overvejelserne. Skulde der under Forhandlingerne om Sagen vise sig Forhold, som synes at trænge til at ændres, vil der formentlig blive foranstaltet en Konference derom.

En norsk Afrika—Australia-Linie. Kristiania, 15. Juni. (Ritz. Bur.) I Dag afholdtes konstituerende Generalforsamling paa Børsen for den norske Afrika-Australia-Linie. Selskabet konstitueredes med en Aktiekapital af 2,060,000 Kr., som kan udvides ved yderligere Tegning til tre Millioner. Dets Sæde bliver Ørnsnes pr. Tønsberg. Til Bestyrelse valgtes Firmaerne W ilh. W il-

Kjøbenhavn, den 20. Juni 1911.

Efter »Ritz. Bur.« gengiver vi følgende Telegrammer:

Somandsstrejken. London, 15. Juni. I Barry blev der i Aftes paamønstret kinesisk Besætning paa to Skibe under Politiets Beskyttelse. I Birkenhead, Hartlepool og Leith møder Strejken kun ringe Interesse. Det antages ikke, at Bevægelsen vil fremkalde Forstyrrelser paa den skotske Østkyst. Heller ikke Grimsby vil blive ramt af Strejken. I Cardiff er Strejkens Udbrud bleven hilst med Begejstring. Desuagtet er syv Skibe dér uden Vanskeligheder bleven bemanded paa de hidtidige Vilkaar. Efter hvad der meddeles fra Dokkerne synes det usandsynligt, at der vil blive Sømandsstrejke her. Hele Mandskabet paa Damperen »Dunstan Castle«, der i Morgen skal afgaa til Sydafrika, har ladet sig paamønstre uden at forlange Lønforhøjelse. White Star-Linien og de Selskaber, hvis Skibe løber paa Canada, har tilstaaet Sømændene og Fyrbøderne en Lønforhøjelse af 10 sh. om Maanednen.

Rederierne Lambert & Holt samt A. Holt & Company er ligeledes gaaet ind paa en maanedlig Lønforhøjelse af 10 sh. Besætningerne paa flere Dampere i London har i Dag vægret sig ved at gaa i Arbejde, saafremt Lønningerne ikke blev forhøjet. Dette afsloges. Fra Belfast meldes, at Mandskabet paa to engelske Kanaldampere har forladt deres Tjeneste. De store Passagerdampere, der løber fra Liverpool, har ingen Vanskeligheder, skønt 650 Mand, for Størstedelen hørende til Besætningerne paa Damperne »Teutonic« og »Impress of India«, vægrer sig ved at gaa om Bord. Paa Clydefloden breder Strejken sig. Men Situationen vil dog først blive kritisk i Morgen, naar de store transatlantiske Dampere skal afgaa fra Glasgow. I Southhampton strejker saa godt som alle Sømand. White Star-Linien paatænker at afmønstre hele Besætningen paa Damperen »Majestic«, der ventes i Dag, og at lægge Damperen op foreløbig. I Newport i Grevskabet Monmouth er der opstaaet nogen Bevægelse som Følge af, at 250 Mand af Devonshire-Regimentet er ankommen dertil, idet man sætter dette i Forbindelse med Sømandsstrejken.

Hull, 15. Juni. Der har ikke været nogen Forstyrrelse i Trafiken ved Havnen til Trods for, at der i Dag her er bleven afholdt et Massemøde af Søfolk, paa hvilket man erklærede at ville støtte Strejken. Kun fire Mand af Besætningen paa Wilson-Liniens Damper »Argo« nægtede i Dag at sejle.

Leith, 15. Juni. Besætningen paa to Skibe, der er ankommen hertil henholdsvis fra Rotterdam og Hamburg, har erklæret ikke at ville sejle. Rederne i Leith stiller sig ligegyldigt overfor Strejken.

Antwerpen, 15. Juni. De strejkende Sømand i Antwerpen holdt i Formiddag et Møde, paa hvilket Forbundets Formand meddelte, at det tyske Sømandsforbund telegrafisk havde meddelt, at det vilde forhindre tyske Sømands Forhyring med alle Skibe, der sejlede under engelsk, belgisk eller hollandsk Flag, men derimod ikke kunde stille sig afvisende overfor Forhyring til Skibe, der sejlede under tysk Flag, da de tyske Søfolks Krav var blevet opfyldt. Formanden udtalte endvidere, at Handelsministeren havde meddelt ham, at hans Bestræbelser for at faa Rederne til at give efter havde været resultatløse.

Marselle, 15. Juni. Havnearbejdernes og de indrullerede Søfolks Forretningsudvalg har holdt et Møde for at drøfte Tanken om at støtte den engelske Strejke ved at erklære almindelig Sømandsstrejke. Tanken fandt ingen videre Tilslutning i Forsamlingen, og man vedtog en almindelig Sympatiudtalelse.

Rotterdam, 15. Juni. Strejken har hidtil kun faaet ringe Udstrækning her. De nederlandske Dampere »Otto-land«, »Noordwijk«, »Gelderland« og »Westland« er gaaet til Søs med fuldtalligt Mandskab; ligeledes nogle andre Dampere. Selv Skibe, der er indkommet i Dag og skal afgaa igen om nogle Dage, har allerede begyndt at hyre

Mandskab. To engelske Dampere har i Morges forgæves forsøgt at hyre Mandskab.

Dansk Dampskibsrederiforening har den 15. ds. fra »The International Shipping Federation« i London modtaget følgende Telegram: Lederne af Sømændenes Forbund har begyndt Strejkebevægelsen i Dag, men hidtil uden videre Held. I nogle Havne er der absolut ikke Tegn til Utilfredshed, i andre er der isolerede Tilfælde af Krav om højere Løn. Den internationale Strejkeplan er tilsyneladende opgivet, og der er ikke noget Skib, der er blevet forsinket.

London, 16. Juni. Til »Daily Mail« telegraferes fra New-York, at det amerikanske Sømandsforbund, der tæller 20,000 Medlemmer, som beskæftiges i Kystfarten, har dekretet Strejke for at opnaa højere Løn og bedre Arbejdsvilkaar. De transatlantiske Linier berøres ikke af Strejken. Af de i Dag indløbne Beretninger fra forskellige Skibsfartscentre fremgaar, at de forskellige Dampskibsselskaber i mange Tilfælde kun kunde skaffe Mandskab til Damperne ved at tilstaa Mandskabet højere Løn, medens nogle Besætninger overhovedet nægtede at lade sig paamønstre, og andre har sagt deres Pladser op. Alle Skibe paa Tyne kunde dog i Morges skaffe sig deres sædvanlige Besætninger; i Eftermiddag vilde Matroserne derimod ikke lade sig paamønstre. I Leith har Strejken bredt sig, 400 Matroser nægter at tage mod Hyre. I Cardiff har de faa Skibe, der i Dag har forladt Havnen, paamønstret Sømand, der ikke hørte til Unionen, til 10 sh. højere Løn. Henimod 700 Matroser har opsagt deres Pladser.

Amsterdam, 16. Juni. Dokarbejderne har besluttet ikke at transportere Varer, som ankommer med Skibe, hvis oprindelige Besætninger har forladt dem paa Grund af Strejken. Sekretæren for det nationale socialistiske Arbejderforbund har erklæret, at alle de Fagforeninger, der hørte ind under Forbundet, var rede til at støtte Sømandene i deres Kamp. Besætningerne paa tre Dampere, der i Dag er løbet ind i Havnen her, har sluttet sig til Strejken. I Øjeblikket udgør Antallet af Strejkende 300. Damperen »Rotterdam«, der i Dag skulde afsejle herfra, kunde ikke faa Besætning.

Bryssel, 16. Juni. Sømændenes Forbund meddeler, at Strejken i Løbet af Dagen har bredt sig yderligere. Besætningerne paa fem Dampere har nægtet at gøre Tjeneste, medens flere andre Dampere maatte afsejle med ufuldstændig Bemanning, og andre maatte gaa til Ankers udenfor Havnen for at tage gule Arbejdere om Bord. Haandværkernes Forening i Antwerpen har enstemmig vedtaget at understøtte de strejkende Sømand med Penge.

Antwerpen, 16. Juni. I Dag er alt roligt her. Red Star-Linien har erklæret, at den havde truffet de nødvendige Forholdsregler, saa at alle dens Dampere i de første seks Uger vilde kunne afgaa regelmæssigt. Dokarbejderne forholder sig stadig afvisende overfor Strejken.

Rotterdam, 16. Juni. Situationen her er uforandret. Fragtskibsfarten lider ikke saa meget under Strejken som de regelmæssige Dampskibslinier. Siden i Gaar er der afsejlet fire Dampere herfra.

Dampskibsrederiforeningen har den 17. ds. modtaget følgende Telegram fra Shipping-Federation: »Stillingen er som telegraferet i Gaar. Unionen har udsendt Rapport om, at Dokarbejderne har sluttet sig til Bevægelsen i Sympati med den i forskellige Havne. Shipping-Federation meddeler, at denne Rapport er absolut falsk.«

New-York, 17. Juni. Mandskabet paa Damperen »Momus«, tilhørende Morgan-Linien, har nedlagt Arbejdet. Man frygter, at Strejken skal brede sig til de andre Kystdampskibslinier. Besætningen paa »Momus« tilhører den internationale Sømandsunion.

London, 17. Juni. Der er i Dag fra Cardiff udgaet c. 30 Skibe. En Del Søfolk har sonderrevet de Papirer, der er bleven dem tilstillet fra det nationale Sømandsforbund samt erklæret, at de nu er bleven tilstrækkeligt belært. Der er i Dag i Cardiff bleven arreste-

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur

for Køb, Salg og
Bygning af Skibe

HAMBURG, Georgspl. 10.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.
Telefon 7262.

Til d'Herrer

Skibsførere og Styrmand

tillader jeg mig at meddele, at jeg er flyttet fra Nyhavn 15 til det mere comfortable Hotel Victoria, St. Strandstræde 20, Hj. af St. Annæ Plads.

Gode Værelser, moderate Priser, proper Betjening garanteres.

Ærh.

Niels Hansen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Vester 510.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901,
6886,

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Øhsensgade 19. Telef. Øbro 1030.

Skib ønskes.

Et mindre Sejlskib, under 40 T. net., ønskes til Købs med 1000 Kr.s Udbetaling. Billet, mrkt.: „237“, modtager Bladets Kontor.

Skibs- kronometer til Salg.

Et brugt, men udmærket Skibskronometer er til Salg ved Henvendelse mellem Kl. 2--5 til:

Konsul A. Thisted,
Lundsgade 3. København.
Telefon Øbro 1787 y.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

„GIDEON“

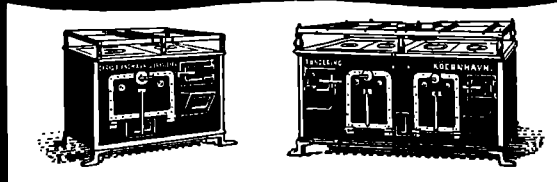
Motoren for Benzln,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Krømper & Jørgensen

Tlg.: Krømper Horsens Telef. Nr. 42

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 20. Juni 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

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

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

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

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 500,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Marstal

Staalskibbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedenserserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsproviaanteringsforretninger samt hos Eueforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

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

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovierteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntroskerne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

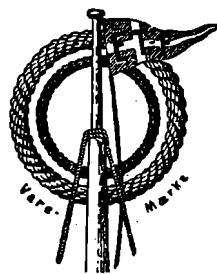
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

werpen 30./5. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 9./6. — Arno, Fischer, ank. Königsberg 10./6. — Aurora, Gommessen, ank. Libau 10./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 14./6. — Beira, Lunge, ank. Petersborg 12./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 6./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Genua 14./6. til Leghorn. — Christian IX, Holm, ank. hertil 12./6. — Dagmar, Bøgvad, pass. Portland 11./6. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. Pernau 14./6. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 1./6. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 1./6. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunshüttel 12./6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 13./6. — Hengest, Munck, ank. Riga 15./6. — Hjelm, Rasmussen, ank. hertil 14./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 9./6. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 14./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./6. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 14./6. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 14./6. til Antwerpen. — Kursk, Tennesen, ank. Riga 14./6. — Loire, Craignou, ank. Brahestad 11./6. — Louise, Larsen, ank. Odense 14./6. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tarragona 12./6. til Valencia. — Morsø, Nellemann, pass. Brunshüttel 13./6. for Oporto. — Moskovo, Jon Jonsen, ank. hertil 12./6. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Petersborg 11./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 13./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 13./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 14./6. — Oscar II, Hempel, afg. New York 8./6. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 10./6. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. London 12./6. — Pregel, Iversen, ank. hertil 15./6. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 9./6. — Seine, Damp, ank. Petersborg 12./6. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, afg. Bergen 14./6. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. hertil 15./6. — Tyr, Thaning, ank. Windau 15./6. — United States, Gøtsche, ank. hertil 6./6. — Vendsyssel, afg. Antwerpen 14./6. til Petersborg. — Viking, Meyer, ank. hertil 15./6. — Saratov, Christensen, ank. Libau 10./6. — Minsk, Harder, pass. Brunshüttel 13./6. for Antwerpen. — Tomsk, Kruse, ank. Riga 12./6. — Malin, ank. Stettin 11./6. — Lena, ank. Stettin 9./6. — Vadse, afg. Swansea 13./6. hertil.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Lübeck 10./6. — Amalienborg ank. Cardiff 28./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Miramichi 6./6. — Børglum ank. Eupatoria 10./6. — Chassie Mærsk afg. Kronstad 9./6. — Dansborg afg. Algier 5./6. — Elsborg afg. Libau 5./6. — Esrom afg. Vladivostok 11./6. — Flynderborg pass. Sagres 8./6. — Fredensborg ank. Rouen 5./6. — Frederiksborg afg. Livorno 10./6. — Guldborg ank. Carloforte 8./6. — Gurra ank. Aarhus 7./6. — Hammerhus ank. Barry 6./6. — Harildsborg ank. Kronstad 8./6. — Hundborg afg. Sunderland 9./6. — Høueborg ank. Huelva 1./6. — Jelling ank. Sfax 10./6. — Jømsborg ank. Königsberg 8./6. — Jungshoved afg. Norfolk 26./5. — Jægersborg ank. Helsingør 10./6. — Kallundborg pass. Hammer 12./6. — Kalø afg. Campbelton 8./6. — Klampenborg ank. Hamburg 4./6. — Kronborg ank. Rio Janeiro 30./5. — Lejre pass. Gibraltar 12./6. — Lilleborg afg. Antwerpen 10./6. — Marselisborg pass. Gibraltar 3./6. — Visborg ank. Blyth 11./6. — Næsborg ank. Blyth 12./6. — Peter Mærsk afg. Riga 10./6. — Randelsborg ank. Jacobstad 7./6. — Rosenberg ank. Sunderland 10./6. — Silkeborg ank. Brest 5./6. — Skakkeborg ank. West Hartlepool 2./6. — Skanderborg ank. Huelva 9./6. — Skjoldborg ank. Yxpila 6./6. — Skodsborg ank. Riga 5./6. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 30./5. — Stegelborg afg. Haukipudal 10./6. — Stjerneborg ank. Cardiff 12./6. — Søborg ank. Dalhousie 30./5. — Taarnborg afg. Garston 9./6. — Tuborg afg. Newport 10./6. — Ulfborg afg. Huelva 8./6. — Uranienborg ank. West Hartlepool 10./6. — Vordingborg afg. Petersborg 10./6. — Ørkild ank. Jacobstad 4./6.

Vesterhavet. Nordse, Gramm, ank. Melilla 13./6. — Laura, Pedersen, ank. Tanger 11./6. — Cito, Jepsen, afg. Hook of Holland 12./6. til Barcelona. — Nerma, Mikkelsen, afg. Brest 10./6. til Ipswich. — Nexos, Basse, ank. Kjøbenhavn 10./6. — Hebe, Skou, afg. Teignmouth 10./6. til Penarth. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Dunston 13./6. — Bodil, Uldall, afg. Brixham 12./6. til Huelva. — Karla, K. Nielsen, afg. Borgå 12./6. til Cadiz.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 5./6. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Methil 12./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 13./6. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Troon 9./6. til Cap Tormentine. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 6./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 11./6. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pugwash 6./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Cap Tormentine 1./6. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 1./6. til Belfast. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 12./6. — Nawa, Dahl, ank. Campbelton 9./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. London 12./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Rotterdam 13./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, afg. Shoreham 14./6. — Alf, Clansen, ank. Kronstad 14./6.

Æra. Energi, Jensen, ank. Nederkalix 14./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 14./6. — Martha, Christensen, afg. Swinemünde 13./6. — Elna, Rathje, ank. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, afg. Melbø 10./6. — Simone, Møller, ank. Norrkøping 13./6. — Jeane, Olsen, ank. Burntisland 12./6. — Vera, Larsen, afg. Sfax 10./6. — Daisy, Lagesen, ank. Umeå 10./6. — Anine, Leth, afg. Grangemouth 9./6. — Kamma, Løffer, ank. Archangel 8./6.

Dania. Ely, Meinertz, afg. London 13./6. til Antwerpen. — Nelly, Clausen, afg. Wick 12./6. til Archangel. — Fanny, Erikson, ank. Marseille 13./5. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 12./6. for Valencia. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 12./6. for Ystad. — Dagny, Sørensen, ank. Lübeck 3./6. — Mary, Bang, afg. Munk-sund 11./6. til Devonport.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tynen 15./6. — Sjælland, Svarrer, afg. Helsingborg 15./6. — Agnete, Farup, ank. Libau 12./6. — Hermia, Hansen, afg. Libau 14./6. — Alice, Jørgensen, ank. Southampton 13./6.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Windau 9./6. — Ragnhild, Schultz, afg. Boness 13./6. — Valborg, Hansen, afg. Rotterdam 14./6. — Gunhild, Hansen, ank. Kjøbenhavn 13./6.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Aarhus 10./6.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 14./6. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Bremen 11./6. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 11./6. for Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Lovisa 14./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Kronstadt 8./6. til Totten. — London, Bom, ank. til Yxpila 14./6. — Paris, Tholander, afg. Ghent 10./6. til Methil. — Bryssel, Kaas, ank. Hamburg 13./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Jacobstad 5./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Aalborg 13./6. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 3./6. til Marseille.

Frem. Ansta, Bagger, afg. Kristinestad 12./6. — Freja, Nielsen, afg. Kotka 8./6. — Vera, Thing, ank. Sunderland 13./6.

Sejlskibe.

Ronne. Magnus, Hansen, ank. Kalmar 3./6. — Prøven, Olsen, ank. Halmstad 6./6. — Atlas, Kyhn, ank. Talmouth 7./6. — Freja, Bech, ank. Riga 7./6. — Argus, Holm, ank. Kalmar 8./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8./6.

Svendborg. Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 7./6. — Gæa, Pettersen, ank. St. Briens 8./6. — Otto, Klug, ank. Fjellebroen 7./6. — Vesta, Poulsen, ank. Libau 8./6. — Delos, Andersen, ank. Teriberki 8./6. — Triton, Nielsen, ank. Helsingfors 8./6. — Casper, Hansen, ank. Oscarshavn 9./6. — Severine, Jensen, ank. Kareshavn 10./6. — Freir, Brandt, ank. Charlestown C. 9./6. — Laura, Knudsen, ank. Goole 9./6. — Mine, Jørgensen, ank. Skalskjer 8./6. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 9./6. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Shoreham 10./6. — Roma, Jensen, ank. Drammen 10./6. — Urda, Hansen, ank. Folkestene 10./6. — Ariel, Ravnemose, ank. Søderham 11./6. — Alfrede, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 11./6. — Kamma, Fisker, ank. Dahlsbruk 11./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Reval 12./6. — Concordia, Henriksen, ank. Libau 10./6. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Heiligenhafen 11./6. — Niels Juel, Olsen, ank. Charlestown C. 12./6. — Flora, Sørensen, ank. Treport 12./6. — Catharine, Hansen, ank. Helsingfors 12./6. — Fulvia, Petersen, ank. Swansea 10./6. — Pallesen, Jensen, ank. Charlestown C. 13./6. — Minerva, Fugelsang, ank. Raumo 13./6. — Helge, Nielsen, ank. Halmstad 13./6. — Immanuel, Jensen, ank. Nykjøbing F. 12./6. — Activ, Mouritzen, ank. Sundsvall 12./6. — Valdemar, Andreassen, ank. Riga 13./6. — I. Lotz, Hansen, ank. Helsingfors 14./6. — Fanny, Hansen, afg. Reykjavik 14./6. til Leith. — Emilie, Rasmussen, ank. Lorient 13./6. — Union, Olsen, ank. Aalborg 14./6.

Æra. Arietis, Andersen, ank. Helsingborg 12./6. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Ærskjøbing 12./6. — Dorthea, Boye, ank. Ærskjøbing 12./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Cowes 10./6. — Norma, Jørgensen, ank. Fove 12./6. — Neptun, Jensen, ank. Wilhelmshaven 11./6. — Freya, Nielsen, ank. Carnarion 11./6. — Astræa pass. Dover 9./6. for vestg. — Abba, Petersen, ank. Par 10./6. — Hekla, Hermansen, ank. Höganäs 11./6. — Alhertha, Kromann, ank. Westport 11./6. — Th. Lohse, Boye, ank. Bandholm 13./6. — Ofelia, Clausen, ank. St. Johns 13./6. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 12./6. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 12./6. — Christiane, Bager, ank. Oscarshavn 13./6. — Forældres Minde, Christensen, ank. Lorient 12./6. — Castor, Sonne, ank. Dalhousie 13./6. — Carl, Lindegaard, ank. St. Johns (N. F.) 13./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Falkenberg 14./6. — Ceres, Bager, ank. Borgå 13./6. — Amalia, Andersen, ank. Flekkefjord 14./6. — Argus, pass. St. Catherines Point 10./6. for vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Juni 1911. — Højesteretsdom. — Erstatningssager i England i Anledning af Ulykkestilfælde. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skihsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: reitet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.		England, Maj 1911.
R 1481	Scotland, East Coast. — River Tay.	
R 1388	Mediterranean. — Anchorages on the south coast of Spain. Supplement to Black Sea Pilot, 1908.	
T	Revised Supplement to Mediterranean Pilot Vol. I, 1905. April 1911. Holland.	
R 19	Ostkust Sumatra. Mond der Deli-rivier. 1:40 000. met plan Belawanrivier, nabbi de steigers. 1:10 000. Pris f. 0,30. Norge.	
N 215	Sundhørefjordene. 1:100 000. Pris 2,00 Kr.	

dansk, 5 franske, 3 tyske, 5 italienske, 8 norske, 4 russiske, 5 svenske; ialt 53. Dampskibe: 2 belgiske, 1 braziliansk, 25 britiske, 1 kinesisk, 4 danske, 1 hollandsk, 7 franske, 1 tysk, 3 italienske, 2 japanske, 4 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 2 spanske, 1 svensk; ialt 56. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 8, beskadiget af Ild 1, kænret 4, kondemneret 4, ophugget 18, savnet 3. Dampskibene: Stranding 16, Kollision 10, beskadiget af Ild 3, kænret 3, ophugget 22, savnet 2.

Valborg, 3/m. Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, blev paasejlet af den engl. Dpsk. »Tipton» og indslået stærkt beskadiget til Dover, har nu faaet en midlertidig Reparation og skal slæbes til Svendborg for at blive endelig repareret. Slæbedamperen skal have 100 £ for Bugseringen. Efter alt at dømme bærer »Tipton» ene Skylden for Kollisionen, men der er endnu ikke afgjort noget vedrørende Skadeserstatningen til »Valborg».

Erik Hansen, Galease af Ommel, der paa Rejsen fra Wismar med Saltlast til Sverig grundstodte ved Maglevandsfaldet er af Svitzers bragt flot og ind hertil. Skibet er læk og maa løsse.

Alfred, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Söderhamn indkommet hertil med brækket Mersstang.

Magnet, Skonnert af Thuro, har den 14. ds. paa Rejsen fra Höganäs til Bjørneborg med en Ladning Mursten knækket Fornast og beskadiget Forskibet, saa at den maatte søge ind til Kjøbenhavn for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Rødfaxe», som Firmaet Schach Steenberg i Fjor lod bygge ved Helsingørs Værft, er i disse Dage solgt til Rederiet Kampmann & Herskind. Skibet har faaet Navnet »Cyrus», og Kaptajn Laurids Smidt skal være Fører.

(»Berl. Tid.»)

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage mod Besigtelse Passagerdamperen »Hannover», tilhørende Husum—Ammrummer Dampschiffahrt, Husum, solgt til Rusland. Baaden, der er bygget 1907, har følgende Dimensioner: 104' 9" × 20' 5" × 7' 5" og tager c. 300 Passagerer. — Købesummen er c. 66,000 Mark.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskiffelskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 12./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Salonica 14./6. — Algarve, Borries, ank. Swansea 13./6. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 11./6. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Holtenau 15./6. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Ant-

langt i N.-lig Retning og c. 20 m bredt, har 5½ m Vand og ligger c. 1 Sm S. 67° V. fra Jihaa To Fyr. 34° 41' 42" N. Br. 126° 13' 18" Ø. Lgd.

1173. Skær. Chagutsugu Pata. I Indløbet til Chagutsugu Pata er fundet et Skær med c. 4 m Vand, N. 75° V. fra Hei Somu N.-Ende og N. 15½° V. fra Ankarinen To trigonometriske Station. 34° 23' 36" N. Br. 125° 57' 48" Ø. Lgd.

1174. Tunde ombyttet med Lystende. Fusan. Fyr tændt. Chechipani (Tondari Rocks). Korea S.-Kyst. Den yderste Tunde ved Indløbet til Fusan er ombyttet med en rød Lystende, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. 35° 05' 44" N. Br. 129° 05' 30" Ø. Lgd.

Paa Chechipani (Tondari Rocks) er opført en 14 m høj, sort, rund Stenbaak, paa hvilken brænder et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Høide: 11 m. Synsvidde: 10 Sm. Der er ingen Vaegt ved Fyret. 35° 06' 15" N. Br. 129° 03' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1267. Kjøbenhavn 1909.)

1175. Fyr endnu ikke tændt. Oplysning om Fyr. Tokarefski Spit. Eastern Bosporus Strait. Sibirien. Tokarefski Spit Fyr er endnu ikke tændt. Taarnet er ikke fuldført. Fyret vil blive et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser hvidt Lys fra N. 53° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 59° V., rødt Lys fra N. 59° V. til N. 9° V. 43° 04' 22" N. Br. 131° 49' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2902. Kjøbenhavn 1910.)

1176. Tønde udlagt. Nanao Wan. Honshu NV.-Kyst. Japan. Ved det i Nanao Wan fundne Rev er i 14 m Vand udlagt en sort Spidstønde med cylindrisk Topbetegnelse. S. 70½° Ø. fra Susonohyobu S.-Ende og S. 37° V. fra Terra Shima. 37° 05' 07" N. Br. 136° 58' 06" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 573. Kjøbenhavn 1911.)

Bekendtgørelser m. m.

1177. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet har den 1ste Juni 1911 udstedt følgende Bekendtgørelse om Ændring af de i Medfør af den hidtidige Karantænelovgivning trufne Sundhedsforanstaltninger over for forskellige oversøiske Steder:

Samtidigt med, at Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April d. A., den 8de d. M. træder i Kraft, bortfalder samtlige i Kraft værende, i Henhold til Justitsministeriets Bekendtgørelse af Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880, saaledes som den i Henhold til Loven om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 16de Marts 1900 bliver at anse som affattet, af 14de Maj 1900 udstedte Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger over for forskellige oversøiske Steder, jfr. senest Justitsministeriets Bekendtgørelse af 15de Februar d. A. om Ophævelse af Justitsministeriets Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger over for St. Petersborg og Kronstadt af 16de Juli 1910.

A. I Medfør af § 12 i den nævnte Lov af 12te April d. A. bestemmes herved, at samtlige Havne i Ægypten og Ostindien, derunder de nederlandske østindiske Kolonier, anses smittede af Pest.

Som Følge heraf sættes Bestemmelserne i §§ 13—15 i Kraft over for Skibe, der kommer direkte fra de nævnte Havne uden at have anløbet europæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse over for smittede og mistænkte Skibe.

B. I Medfør af fornævnte § 12 bestemmes herved, at samtlige Havne i Ostindien, derunder de nederlandske østindiske Kolonier, anses smittede af Koler.

Som Følge heraf sættes Bestemmelserne i §§ 13—15 i Kraft over for Skibe, der kommer direkte fra de nævnte Havne uden at have anløbet europæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse over for smittede og mistænkte Skibe.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 8. d. M.

Holland. — Byen og Havnen Soerabaja er erklæret pestsmittet.

Italien. — Konstantinopel og alle Havnene ved Sorte Hav er erklæret kolerasmittet og Alexandria pestsmittet.

Spanien. — Bolama i portugisisk Guinea, Bathurst i Senegal og Accré paa Guldkysten er erklæret smittet af gul Feber.

til Østersøen, Hvidehavet og Kanada, som nu har Sæson og som ligger jævnt godt, befinder de øvrige Markeder sig nærmest i Sommerstillhedens Tegn. Der sluttedes i de forskellige Markeder sidst som følger:

Østen. For Erts fra Port Pirie sluttedes et Par Dampere til 25/ pr. August/September til Antwerpen og en enkelt til samme Plads til 25/9 pr. 25. Juli. Fra Kurachæ sluttedes adskillige Dampere efter almindelig Skala til omkring 16/ udsøgt Haavn. Endvidere betalte Rangoon/Havne 25/6 Mel pr. Juli, Saigon/Bremen 25/ Rismel pr. Juli, Rohsichang/U. K. Kontinentet (3 Havne) 25/3 pr. Juni/Juli.

Sortehavet etc. For store Baade betaltes fra Azow til Rotterdam 7/6, Antwerpen/Emden, Weser 7/9, Hamburg 8/6, Sulina/London, Hull, Rotterdam 7/3, Antwerpen 7/6. — Poti/Maryport 10/3 pr. Juni/Juli, Rotterdam 9/, prompt, Fletwood 10/3 Juni. Fra Eupatoria sluttedes for Salt til Riga til 11/6 pr. 1/15 Juli.

Middelhavet er ret stille. Erts Karlagera/Middlesbro 5/6, Rotterdam 7/4½ full terms; Bilbao betalte 4/4½ Rotterdam, 4/3 Glasgow, Newport 4/1½, Grangemouth 4/6, Boulogne 5/, alt pr. Juni.

Nordamerika. Deals fra St. John 37/6 à 38/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Petroleum Filadelfia/Grækenland 16½ C. to Havne (September), Japan 21 C. én (Juli/August), Kina 20½ C. to Havne (Juli). — Tømmer Gollen/River Plate 125/ (September), Monte Vidio 127/6 (prompt), Antwerpen 80/ (Juni/Juli) Rotterdam og Queensborough 77/6 (Juli), Passages og to Havne U. K./Kontinentet 80/ (prompt). —

River Plate er fremdeles uforandret flov. — Fra Rosario til Birkenhead sluttedes til 7/4 prompt. —

Østersømarkedet er paa det nærmeste uforandret med

rigelig Udbud af Trælaster fra Rusland og Finland, men det volder derimod Vanskeligheder at placere Tonnage for Korn. — Fra Petersborg er Kornraterne nominelt 1/3 Hvedebasis til Leith, London, Rotterdam; 1/4½ Brake, Emden, Ghent, 1/5¼ Dunkerque. — Pulpwood Petersborg/Rotterdam 22 à 22½ Mark; West Hartlepool, Tynen, Hull, Sunderland 25/ à 25/6.

Fra Botten sluttedes bl. a. til 25/ Piteå/London D. B. B.: 33/ Jacobstad/Acton Grange Pitprops; Sundsvall (2 Pladser)/Port Talbot 26/6 D. B. og Floorings; 41/3 Råfsö/Bridgewater. — Fra Archangel betaltes 36/ til Bristol D. B. & B.; 33/ London D. B. & B.; 34/ Cardiff eller Barry.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 4/3 Archangel (2,350); Kronstadt 3/6 (6,400), 3/7½ (4,800), 3/9 (3,200); Lübeck 4/ (1,800), 3/10½ (2,000). — 3/10 Nykjøbing F. (1,200); 3/3 Hamburg (2,000); 8/6 San Remo (2,000); 7/3 à 7/6 Genua/Savona; 7/6 Las Palmas. — Fra Firth of Forth blev betalt 4/3 Helsingfors (1,200); Kronstadt 3/9 (2,100); 4/1¾ Stockholm (2,000); 3/10½ Kiel (1,900); 4/6 Nakskov (775) og Svendborg 4/6. — Blandt Befragningerne fra Cardiff kan nævnes 4/9 Kronstadt (3,800); 4/3 Havre (1,350); Fres. 5,75 St. Nazaire; 5/9 Lissabon (2,100); 8/6 Valencia (650); Fres. 9,25 Marseille (3,500); 7/9 à 7/10 Genua; 8/4½ à 8/6 Venedig; 7/6 Port Said; 9/9 Colombo; 7/9 Las Palmas; 10/ Kap Verde; 18/ River Plate; 16/4½ Monte Vidio.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i April Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 5 amerikanske, 17 britiske, 1

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 1133.** Forandring i Afmærkning udført. Sverrig. De i »E. f. S.« Nr. 2/30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 og 39, Nr. 247, Nr. 762 og Nr. 1037, 1911 behøvede Forandringer i Afmærkningen er nu udført.
- 1134.** Sømærker udlagt. **Melle. Kullen SØ.** Ved Renden til Mølle Haven er udlagt følgende Vægere: Paa S-Siden af Renden 1 sort Væger med Ballon c. 120 m NV. t. V. fra Havnefyret. Paa N-Siden af Renden 1 rød Væger med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon c. 35 m NNØ. fra den sorte Væger og 1 Stage med 1 nedadvendt Kost c. 40 m NO. t. N. fra Havnefyret, der ligger paa 56° 17' 06" N. Br. 19° 29' 37" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 187, 210 og 211. Danske Lods, Side 271.)
- 1135.** Mindre Dybde i Indløbsrende. **Malmd. Sundet.** Dybden i den inderste Del af Renden til Malmd. Haven er kun 6,5 m. den vil snarest atter blive uddybet til 7,5 m. Renden: 55° 37', N. Br. 12° 59', Ø. Lgd.
- 1136.** Fyr tændt. **Degerhamn. Öland.** Paa Havnepladsen ved Degerhamn er tændt 2 grønne, faste Fyr. 56° 21' 26" N. Br. 16° 24' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 245. København 1911.)
- 1137.** Fyr forandret. **Grönönde og Sandö Suga, Stockholm Skærgaard.** Grönönde Fyr viser nu grønt Lys med En-Formørkelser fra S. 27° Ø. til S. 8° Ø. Synsvinden for grønt Lys: 3 Sm. 59° 12' 36" N. Br. 18° 34' 12" Ø. Lgd. Sandö Suga Fyr viser nu grønt Lys. Et-Blink hver 3 Sek., fra N. 57° V., Y. efter ind over Sandö. 59° 23' 07" N. Br. 18° 34' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 194 og 246. København 1911.)
- 1138.** Fyrskibet »Nordströmsgrund« udlagt. **Bottniske Bugt.** Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå har »Nordströmsgrund« Fyrskib atter indtaget sin Station. 65° 07' 30" N. Br. 22° 19' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2437. København 1910.)
- 1139.** Uddybning. **Molokpää. Nikolaistad. Bottniske Bugt. Finland.** I det S.-lige Indløb til Nikolaistad foretages Uddybning af Molokpää Banke i Farvandet, som fører forbi Bergö Lodsstation; det forraades at benytte Løbet sammenhængende Arbejdet vedraar. Bergö Lodsstation: 62° 57' N. Br. 21° 11' Ø. Lgd.
- 1140.** Oplysning om Fyr. **Bilk. Tyskland.** Bilk Lykht viser Tre-Lyn fra N. 82° Ø. til S. 31° V. og ikke som tidligere angivet til S. 17° V. 54° 27' 25" N. Br. 10° 12' 04" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1893, 1910 og 41. København 1911.)
- 1141.** Tændt forandret Nummer. **Kieler Haven.** I Kieler Haven har Tønderne Kiel 8 a, 8 b, 8 c, 9, 10 og 11 nu henholdsvis Betegnelsen Kiel 9, 10, 11, 12, 13 og 14. Kieler Haven: 54° 22' N. Br. 10° 11' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

- 1142.** Afmærkning forandret. **Kristianiafjord. Norge.** Skostene 0. for Søstrene ved Indsølingen til Frederikstad er nu afmærket med en hvid Stage paa Vestre Skostenen og en sort Stage paa Søndre Skostenen.
- Vestre Fuglekjærrund i Løerøen, 0.-lig Indsøjling til Frederikstad, er nu afmærket med 2 hvide Stager, den sort og hvide Stage er inddraget.
- Nordre Vikenbæne med 1, s. m. Vand, Hanksundet, er nu afmærket med en sort og hvid Stage midt paa Baaren, den hvide Stage paa V.-Kanten er inddraget.
- Mortensgrunden med 1 m. Sandviksteden, er nu afmærket med sort Stage paa Ø.-Kanten af Grunden, den sort og hvide Stage er inddraget. Mortensgrunden: 59° 52', N. Br. 10° 34', Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)
- 1143.** Løb oplydt af Baar. **Randvikholmen 0. Kristianiafjord.** I Løbet mellem Vealos og Randvikholmen er fundet flere Baar med 1 s. m. Vand. Man bør ikke besjle Løbet uden Lods. Randvikholmen: 59° 31' N. Br. 10° 32', Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)
- 1144.** Afmærkning skal forandres. **Sydostgrunden. Rauner. Kristianiafjord.** I Stedet for den sort og hvide Stage paa Sydostgrunden. Rauner, vil der blive udlagt en hvid Stage paa SØ-Kanten og en sort Stage paa NV-Kanten af Grunden. Sydostgrunden: 58° 59', N. Br. 10° 19', Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)
- 1145.** Dybde paa Grund. **Lambholmen SØ. Sandøfjord.** Dybden paa den i 1910 fundne Baar i Sandøfjord er 3,5 m. Baaren ligger c. 125 m SØ fra Lambholmen 0.-Punkt. 58° 36' 15" N. Br. 9° 04' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1684. København 1910.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1146.** Afmærkning forandret. **Agednesfluen. Trondhjemsfjord. Norge.** Paa Agednesfluen er opført en Baake med Marke paa Toppen. Bøjen og Stagen er inddraget. 63° 38', N. Br. 9° 45', Ø. Lgd.
- 1147.** Løb spærret. **Dragsund. Gurska. Søndmør.** Paa Grund af Uddybningsarbejder er Dragsund indtil videre spærret fra Kl. 6 Em. til Kl. 7 Em. 62° 16', N. Br. 5° 50', Ø. Lgd.
- 1148.** Tønde ombyttet med Lystønde. **Weser. Tyskland.** Den sorte Tønde 36 i 5, m Vand neden for Rechenfleth, Weser, er ombyttet med sort Lystønde 36, der viser To-Blink hver 12 Sek., Blink 1, s. Sek., Mørke 2, s. Sek., Mørke 6, s. Sek. 53° 23' 46" N. Br. 8° 30' 07" Ø. Lgd.
- 1149.** Vrag rapporteret. »Borkunriff« Fyrskib N. Den 2den Juni 1911 er en stor, drivende Skive iagtaget N. for »Borkunriff« Fyrskib, der ligger paa 53° 43', N. Br. 6° 03', Ø. Lgd.
- 1150.** Afmærkning forandret. **Haaksøat, Øster-Ems og Wester-Ems. Holland.** I Haaksøat ved Øster-Ems er udlagt en rød Væger i 3 m Vand paa 53° 38' 22" N. Br. 6° 30' 54" Ø. Lgd. og en rød Væger i 2,5 m Vand paa 53° 39' 06" N. Br. 6° 50' 55" Ø. Lgd.
- Mellem den 15de og 20de Juni 1911 ombyttes Anduvningsstønden med Spejfindretning i Wester-Ems med en sort Baaketønde med Flag som Topbetegnelse og uden Spejfindretning. 53° 38', N. Br. 6° 23', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1696. København 1910.)
- 1151.** Afmærkning forandret. **Blauve Stenk. Zeegat van Tenschelling.** I Blauve Stenk ligger nu rød Lystønde Nr. 8 i 7,5 m Vand paa 53° 13' 24" N. Br. 5° 17' 34" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 7 i 4,5 m paa 53° 13' 30" N. Br. 5° 17' 06" Ø. Lgd., Stuntpønde Nr. 9 i 6,5 m paa 53° 13' 37" N. Br. 5° 17' 04" Ø. Lgd., Stuntpønde Nr. 9a er udlagt i 6,5 m paa 53° 13' 27" N. Br. 5° 17' 39" Ø. Lgd. Stuntpønde Nr. 10 er blevet forsvundet med en afstumpet Kegle.
- 1152.** Lystønder midlertidig udlagt. **Helseaur. Zeegat van Texel.** I Helseaur er midlertidig udlagt 2 Lystønder til Brug ved Dannevrer. Tønderne ligger i »Millepeleue overet« paa 52° 58' 15" N. Br. 4° 44' 38" Ø. Lgd. og 52° 58' 06" N. Br. 4° 43' 42" Ø. Lgd.
- 1153.** Skydeøvelser. **Jluiden.** Den 17de Juni og om nedvandedt den 24de Juni 1911 afholdes Skydeøvelser fra Fort Juiden. Den farlige Zone ligger indtil 4500 m fra Fortet og begrænses mod N. af en Linie i NNW. fra Fortet og mod S. af den N.-lige Dæmning og en Linie i VSV. fra den nye Værende. Near der skydes vises et rødt Flag fra Fortet. Flaget heljes halvt op 3 Timer før Skydningens Begyndelse og i Top 1 Time før Skydningens Begyndelse. N.-lig Dæmning: 52° 28', N. Br. 4° 33', Ø. Lgd.
- 1154.** Dybde atfaget. **Covehithe Channel. Lowestoft. England.** Dybden i Covehithe Channel atfaget, der er nu kun 1,5 m Ø. for Covehithe Tønde. Løbet vil blive undersøgt. Covehithe Ness: 52° 23', N. Br. 1° 43', Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

- 1155.** Fyr skal forandres. **Cape Spear. Fort Amherst og Cape St. Francis. Newfoundland Ø-Kyst.** Den 15de Juni 1911 slukkes Cape Spear Fyr; Fyret skal forandres til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 15 Sek., Lyn 0, s. Sek., Marke 2, s. Sek., Lyn 0, s. Sek., Marke 2, s. Sek., Lyn 0, s. Sek., Mørke 8, s. Sek. Fyret vil blive tændt i Juli d. A. uden nærmere Bekendtgørelse. Taaesprøget gives stødigt som sædvanlig. 47° 31' 11" N. Br. 52° 36' 59" V. Lgd.
- Fort Amherst Fyr vil i Juli d. A. uden nærmere Bekendtgørelse blive forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 2, s. Sek., Mørke 2, s. Sek. 47° 33' 47" N. Br. 52° 40' 20" V. Lgd.
- Cape St. Francis Fyr vil i Juli d. A. uden nærmere Bekendtgørelse blive forandret til et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. 47° 48' 30" N. Br. 52° 46' 50" V. Lgd.
- 1156.** Ledelyr forandres. **Inhien Point. Bouchoune Harbour. Northumberland Strait. New Brunswick Ø-Kyst.** Den 1ste Juli 1911 forandres de indre Ledelyr, paa Indian Point, ved Bouchoune Harbour, fra hvide, faste til røde, faste Fyr. Forfyret: 46° 29' 35" N. Br. 64° 40' 30" V. Lgd.
- 1157.** Klokketønde udlagt. **Cockerwit Passage V. Nova Scotia SV-Kyst.** Ud for det V.-lige Indløb til Cockerwit Passage, mellem Robinsons Ball S.-Barre og Ron Portage Island N.-Barre, er i 13 m Vand udlagt en sort og hvid lodret stribet Klokketønde, mærket »Cockerwit«. 43° 29' 14" N. Br. 65° 46' 47" V. Lgd.
- 1158.** Taagesignal skal gives. **Gloucester Balgebyrder. Gloucester Harbor. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Ved Fyret paa Balgebyrderen ved Gloucester Harbor skal Taagesignal fra e. 1ste Juli 1911 gives med Klokke, der giver Et-Slag hver 20 Sek. 42° 34' 57" N. Br. 70° 40' 23" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

- Kort Nr. 245. **Horns-Rev** med Omgivelser, Maalestok 1 : 130,000, med Plan af Esbjerg Red, Maalestok 1 : 40,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 4.00, paa Papir Kr. 3.00.
 Kort Nr. 252. **Aarhus-Bugt og Farvandet omkring Samsø**. Maalestok 1 : 70,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 3.00, paa Papir Kr. 2.00.
 Kort Nr. 238. **Farvandet Syd for Fyen**. Maalestok 1 : 50,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 3.00, paa Papir Kr. 2.00.
 Kort Nr. 240. **Gjedsler-Rev** med Lobene til Nysted. Maalestok 1 : 40,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 3.50, paa Papir Kr. 2.50.
 Den Islandske Lods — 3die Udgave. Slutted den 1ste Maj 1911. Pris: 2 Kr.
 Opmærksomheden henledes paa, at fremtidige Henvisninger til »Islandske Lods« kun refererer til 3die Udgave.

Annulleret er:

- Kort Nr. 150. **Horns-Rev** med Omgivelser.
 Kort Nr. 149. **Farvandet Syd for Fyen**.
 Kort Nr. 103. **Gjedsler-Rev** med Lobene til Nysted.
 Den Islandske Lods — 2den Udgave.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

- 1130. Vrag uskadeliggjort. Yderflak SØ. Kattegat.** Vraget af Skonnerten »Illuno«, der ligger c. 4 Sm V. t. N. fra Griben, Sjællands-Ølde, er uskadeliggjort, idet den ene Mast er udtaget og den anden er afbrækket c. 4 m over Dækket. Mindste Dybde over Vraget er 15 m. Vraglystonden er inddraget. Griben: 56° 00' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 949. Kjøbenhavn 1911.)
1131. Fyr skal tændes. Siglufjördr. Island N.-Kyst. I Sommeren 1911 skal paa Ø.-Siden af Siglufjördr, c. 1950 m N. 69° Ø. fra Hvanneyri Kirke, tændes et hvidt, rodt og grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Det skal vise rodt Lys over Siglunes og Hellubodur, hvidt Lys over Indløbet, grønt Lys mod V.-Siden af Fjorden indtil Aukenpladsen og hvidt Lys S. for denne. Nærmere Oplysninger følger. 66° 09' (25') N. Br. 18° 52' (30') V. Lgd. (Kort Nr. 204, 212 og 239. Islandske Lods, 2den Udgave Side 88 og 3die Udgave Side 22. Fyr-Fort., Nr. 602 A.)
1132. Is ved Island. Telegram fra Siglufjördr: Den 6te Juni. Isforholdene uforandret ved Skagen; spredt Is ud fer Melrakka-Sljetta; dog let fremkommeligt. SV.-lig Vind, halvklart. Den 7de Juni. Isen driver bort fra Melrakka-Sljetta og Langanes. Den 8de Juni. Spredt Is driver Ø. over forbi Siglufjördr. V.-lig Kulning; overtrukket. Den 9de Juni. Isforholdene uforandret.

1159. Fyr nedlægges. Browns Bank. Plymouth Harbor. Massachusetts. Ontrent den 20de Juni 1911 nedlægges Fyret paa Browns Bank. 41° 59' 30" N. Br. 70° 36' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 532. Kjøbenhavn 1909.)

1160. Lys- og Klokkekønde udlagt. Lystønde og Klokkekønde inddraget. Point Rip. Nantucket Sound. Massachusetts. Point Rip Lys- og Klokkekønde Nr. 11 A er udlagt og Point Rip Lystønde 11 A og Klokkekønde 11 A er inddraget. 41° 26' N. Br. 69° 59' V. Lgd.

1161. Vrag borttaget. Edgartown Harbor. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Yachten »Senta«, der laa i 7 m Vand S. 55° V. fra Edgartown Fyr, er borttaget og Afmærkning inddraget. Edgartown Fyr: 41° 23' 27" N. Br. 70° 30' 13" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2720. Kjøbenhavn 1910.)

1162. Radiotelegrafisk Melding om Strøm. »Nantucket Shoals« Fyrskib. Massachusetts. For Fremtiden giver »Nantucket Shoals« Fyrskib ad radiotelegrafisk Vej Oplysning om Strømmens Retning og Fart, naar Skibe i Søen spørger derom. »Nantucket Shoals« Fyrskib: 40° 37' 05" N. Br. 69° 36' 33" V. Lgd.

1163. Fyr skal forandres. Cohasey. Delaware Bay. Ontrent den 30te Juni 1911 forandres Cohasey Fyr til et hvidt Lyfyr, der giver Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,3 Sek. Fyret er ubevogtet. 39° 20' 38" N. Br. 75° 21' 44" V. Lgd.

1164. Tønde forandret Farve. Sparrows Point. Baltimore Harbor. Chesapeake Bay. Sparrows Point Spiritønde Nr. 1 er nu rød og sort vandret stribet og har intet Nr. 39° 12' 45" N. Br. 76° 30' 00" V. Lgd.

1165. Tønde udlagt. Bush Bluff. Elizabeth River. Chesapeake Bay. Bush Bluff Stump-tønde 5 er udlagt paa det Sted hvor »Bush Bluff« Fyrskib laa. 36° 55' 08" N. Br. 76° 20' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 728. Kjøbenhavn 1911.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1166. Fyr tændt. Montego Bay. Jamaica N.-Kyst. Et rodt, fast Fyr er tændt 1, Kbl N. 51° V. fra Montego Kirke. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 6 Sm. 18° 29' 09" N. Br. 77° 56' 59" V. Lgd.

1167. Ledefyr forandres. Port Antonio. Jamaica N.-Kyst. Om kort Tid forandres de røde Ledefyr ved West Harbour, Port Antonio, som tændes lejlighedsvis, til permanente Fyr, af hvilke Forfyret bliver et hvidt, fast Fyr, der skal vises fra Baaken paa Ø.-Kanten af Grunden, som strækker sig ud fra Navy Island. Synsvidde: 3 Sm. 18° 11' N. Br. 76° 27' V. Lgd. Bagfyret bliver et rodt, fast Fyr, der skal vises fra en Fyrpæl 1/4 Kbl S. 75° V. fra Forfyret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1168. Fyr forandret. Puerto de Motril. Spanien. Fyret paa V.-Mølen ved Motril Havn er nu forandret til et rodt, fast Fyr. Motril: 36° 43' N. Br. 3° 32' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 855. Kjøbenhavn 1911.)

1169. Fyr slukket. Lystønde udlagt. Valencia. Det grønne Fyr paa Llovera Moles V.-Ende, Valencia, er slukket og en Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt i 7,5 m Vand 40 m S. 15° V. fra Moles V.-Ende. Valencia: 39° 27' N. Br. 0° 19' V. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1170. Vulkan. Cheduba Strait, Bay of Bengal. I Cheduba Strait er der paa 18° 54' 30" N. Br. 93° 46' 00" Ø. Lgd. fundet 2,5 m Vand paa en Dyadvulkan. Da det formodes, at denne Vulkan skifter Plads, maa man besejle Stedet med stor Forsigtighed.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1171. Fyr tændt. Tønde inddraget. Elliot-Rif. Banka NØ.-Kyst. Paa S.-Kanten af Gen. Elliot-Rif er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 10 Sm. 2° 03' 50" S. Br. 106° 18' 50" Ø. Lgd. Samtidig er den sorte Stumpønde med afkortet Kegle inddraget. Man maa ikke komme Fyret nærmere end 100 m.

1172. Revs Beliggenhed. Jilja Pata. Korea V.-Kyst. Jilja Pata Rev, der er c. 180 m

b) i det Tilfælde, at en Arbejder kommer til Skade — Dommeren i det Distrikt i hvilket Arbejderen sidst havde Ansættelse, og i hvilket den Virksomhed er beliggende, hvor Skaden er sket.

Men hvis den Ulykke, der har fremkaldt Sagen er sket paa Søen er Voldgiftsmanden Grevskabdommeren:

- a) i det Distrikt i hvilket Skibet befinder sig, naar Sagen rejses, eller
- b) Dommeren i det Distrikt, hvori Skibets Registreringshavn ligger; eller
- c) Dommeren i det Distrikt, i hvilket Arbejderen eller dem, som han forsørgede, enten alle eller nogle af dem har Bopæl.

Det sidste alternative Distrikt betyder naturligvis et Distrikt indenfor en engelsk Rets Jurisdiktion.

»The Applicant« har at indgive et formelt Krav om Erstatning til den paagældende Grevskabsret, hvorefter »The Respondent« affatter et Svar til Andragendet, i hvilket han anfører de Grunde, der kan tale imod samme. Der er ingen Afgifter at erlægge til Grevskabsretten i Forbindelse med Indbringelsen eller Forfølgelsen af en saadan Sag, og heri ligger netop en Forskel mellem en Voldgiftssag og en almindelig Retssag ved Grevskabsretten.

Det er en Grundregel eller et ledende Princip i almindelig engelsk Ret, at Bevisbyrden for Forurettelsen og lidt Skade, og Erstatningskrav som følger deraf, paa hviler Klageren (actori incumbit onus probandi) og Klageren maa selv indbringe og godtgøre sin Sag ved Vidneførsel (viva voce evidence) og underkaste sig et Krydsforhør af Forsvareren. Paragraf 27 i »The Workmen's Compensation Rules 1909« bestemmer, at Proceduren i en Voldgiftssag skal være den samme som Proceduren i en Sag, som er anlagt ved Grevskabsretten, og at Bevisbyrden med Hensyn til saadanne Punkter, som ikke indrømmes, skal være den samme. »The Applicant« i en Voldgiftssag maa derfor indbringe og godtgøre sin Sag ved personlig Vidneførsel (viva voce evidence) og bliver ofte nødt til at bevise saadanne Kendsgerninger, som selve Ulykestilfældet og dets Dato, og at det hidrørte fra og skete under Udøvelsen af Tjenesteforholdet, tillige den afdøde Arbejders eller Arbejderskes Fortjeneste, hvorvidt Andrageren var helt eller delvis afhængig af den Forulykkede, samt om der havde været Sandsynlighed for fremtidig og maaske endnu større Understøttelse fra den afdøde Arbejders eller Arbejderskes Side, Antallet af Andragerens Familiemedlemmer og deres eller Andragerens Erhvervs muligheder etc. Saadanne Forklaringer kan selvfølgelig ikke afgives af Andragerens Sagfører i Følge Fuldmagt. Der findes ingen »jury« i Voldgiftssager, men Voldgiftsdommeren kan faa lægekyndig Assistance, hvis det behøves. Det synes, som om der ved Forfølgelsen af Voldgiftssager maa være en væsentlig Overensstemmelse med de almindelige Principer for Vidneførsel.

I almindelige Sager for Grevskabsretten er der anvist en Frengangsmaade for Afgivelse af Vidneforklaringer ved Fuldmagt for Vidner, som bor udenfor Jurisdiktionen eller som ved Sygdom eller anden Svagelighed er forhindret i at møde i Retten, men vi tror ikke, at Retten vilde tillade en virkelig Part i Sagen som en Andrager eller Forsvarer, der maatte bo udenfor Jurisdiktionen, at afgive Vidneforklaring paa denne Maade, med mindre det bliver bevist, at det er ganske umuligt for vedkommende at møde i Retten paa Grund af Sygdom eller anden Svaghed, og det samme gælder for Voldgiftssager. Vi har ikke fundet i nogen Workmen's Compensation's Sag Præcedens for, at der er stillet Andragende om at modtage Andragerens Vidneforklaring ved Fuldmagt fra Udlandet. Udgifterne ved at gøre dette vilde ogsaa blive betydelige, da Parterne ikke ret vel kunde overlade det til deres udenlandske Agenter eller Repræsentanter at skaffe Bevisligheder overensstemmende med Reglerne for Procedure og Vidneførsel ved engelske Domstole, som de selvfølgelig ikke kan have Kendskab til.

Vi ønsker endnu at tilføje nogle faa Ord men Hensyn til Udlændinges særlige Stilling, naar de bor i Udlandet og har Fordringer paa Skadeserstatning mod britiske Undersaatter, som bor indenfor britisk Jurisdiktion.

Spørgsmaal om, hvorvidt en Udlænding, som bor i Udlandet, i det hele kan forfølge en Sag i Henhold til Loven om Ulykestilfælde (Fatal accident Act 9 § 10 vic. c. 93), kendt som »Lord Cambell's Act«, imod et britisk Skibs Rederi, paa Grund af en Ægtefælles Død, forarsaget ved Forsømmelighed fra Arbejdsgiverens Side, blev sidst afgjort saa sent som 1901 i Tilfældet »Davidson« ktr. »Hill«, hvor det blev anerkendt, at Loven var gældende lige saa vel overfor en afdød Udlændings Efterladte, som for en britisk Undersaat. Dette Tilfælde danner derfor en Rettesnor for Udlændinges Ret til at anlægge en Sag under »The Workmen's Compensation Act 1906«.

Et andet vigtigt Spørgsmaal angaaende Udlændinge blev ligeledes fornylig afgjort i den danske Sag Madam Ehm. Petersen ktr. »Deccan«s Rederi, som var anlagt af det danske Konsulat i London. I dette Tilfælde var Andrageren (»the Applicant«) en afdød Sømands Moder, en dansk Undersaat og boende i Danmark; hun anlagde en Voldgiftssag imod »the Respondents«, som var britiske Undersaatter, boende i England. »The Respondents« stillede straks Fordring til Rettens Registrator om at forlange, at »the Applicant« skulde deponere en Sum i Retten, som Sikkerhed for deres Omkostninger, med den Motivering, at Moderen (»the Applicant«) var en Udlænding, som boede i Udlandet, og at dette var den almindelige Praksis i en ordinær Sag for Grevskabsretten. Registratoren erklærede imidlertid, og fik heri Medhold af Dommeren ved Kendelse af 13. Januar d. A., at »The Workmen's Compensation Act of 1906« ikke gav ham Bemyndigelse til at stille et saadant Forlangende. Dette samme Spørgsmaal blev bragt frem igen i en senere dansk Sag, nemlig Larsen ktr. »Lady Napier of Magdala«, og her blev Afgørelsen i Petersens Sag citeret og lagt til Grund med Hensyn til dette Spørgsmaal.

Bestemmelsen i Nr. 60 i »The Workmen's Compensation Rules 1909« synes at dække det Tilfælde, at en udenlandsk Arbejder er kommen til Skade under sin Ansættelse i England og opnaar en Skadeserstatning i Form af en ugentlig Sum, og som derefter ønsker at vende hjem til sit Fædreland. Det forlanges i denne Forskrift at der hver tre Maaneder skal sendes fyldestgørende Beviser for vedvarende Arbejds-Udygtighed og Identitet til Rettens Registrator for enhver Arbejder, som ophører med at have Bopæl i De Forenede Kongeriger. Samme Regel blev bragt til Anvendelse under den tidligere Lov af 1897 i den danske Sag »Kiel« ktr. »The London Brick Company«, som blev afgjort i 1899. I dette Tilfælde fik en dansk Undersaat, som var ansat i England en uheldbrede Skade og opnaaede en Erstatning af 15/7 pr. Uge. Han vendte hjem til Danmark og modtog sin ugentlige Erstatning fra den 29. September 1899 til den 1. Marts 1903, da han gik ind paa at modtage en rund Sum, som fuld Afgørelse af ethvert fremtidigt Krav.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Markedet igen flovet af for Sortehavets og omliggende Markeders Vedkommende, ligesom ogsaa Østen nærmest ligger lidt daarligere, men i andre hjemgaaende Markeder er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer. Det truer stadig med Sømands-strejke, saavel i England som i Holland og Belgien, men i Rederkredse fæstes der absolut ingen Lid til, at Strejken vil blive til Virkelighed i England. Naar lige undtages

(Fortsættes Side 351.)

til Stede Dagen efter, og Kuffens Fører sluttede straks efter Ankomsten Kontrakt med »Helsingør« om Bjergning af Kuffen ind til Kalundborg mod en Bjergeløn af 50 pCt. af det Bjergedes Værdi. Paa Grund af haardt Vejr frembød Bjergningen Vanskelighed, og først den 26de November om Aftenen naaede »Helsingør« ind til Kalundborg med Havaristen paa Slæb. Ladningen blev derefter udlosset i Kalundborg og solgt for Kr. 7,000. Da Skibet ikke kunde repareres i Kalundborg, blev det af den norske Bjergningsdamper »Uræd« for en Betaling af Kr. 1000 slæbt til Kjøbenhavn. Undervejs var det meget haardt Vejr, og Skibet led en Del Skade.

Medens Skibet laa i Kalundborg var det ved udmeldte Mænd blevet ansat til en Værdi i beskadiget Stand af Kr. 6,200. Efter Ankomsten til Kjøbenhavn blev der efter Begæring af Skibets Assurandører udmeldt fire Overskøns-mænd af Sø- og Handelsretten, og disse ansatte Kuffen i beskadiget Stand til en Værdi af Kr. 2,500, og da Bugseringen til Kjøbenhavn havde kostet Kr. 1,000, takserede de Skibet i Kalundborg Havn til Kr. 1,500.

Medens Ladningsassurandørerne indgik mundtlig Overenskomst med Svitzers, der nedsatte deres Fordring til 35 pCt. af Ladningens Værdi eller Kr. 2,500, kom det til Proces mellem Kaskoassurandørerne, repræsenterede ved Firmaet Jansen & Co., og Svitzers angaaende Bjergelønnen for Skibet. Svitzers erklærede sig villig til at nøjes med Kr. 2,170, nemlig 35 pCt. af den af Skønsmændene i Kalundborg satte Værdi af Kr. 6,200; Jansen & Co. paastod derimod Bjergningskontrakten kendt uforbindende i Henhold til Sølovens § 227.

Under Proceduren for Sø- og Handelsretten blev der fra Svitzers Side nedlagt Paastand om, at Kaptajn V. T. Hein, der var søkyndigt Medlem af Retten, skulde vige sit Sæde som inhabil, fordi han var Medlem af Bestyrelsen for et med Svitzers konkurrerende Selskab og var maritim Konsulent for Svitzers aabenbare Uven, Jansen & Co. Denne Paastand blev forkastet ved Kendelse af Retten.

I sin Dom udtalte Sø- og Handelsretten, at en Bjergeløn af 50 pCt. af samtlige bjergede Værdier var betydelig højere end rimeligt, og at der i ethvert Tilfælde ikke under de forhaandenværende Omstændigheder var Grund til at gaa ud over det i Sølovens § 226 satte Maksimum af en Tredjedel. Hvad angik Skibets Værdi, saaledes som det i beskadiget Tilstand indbragtes til Kalundborg, gik Retten ud fra, at den i Kjøbenhavn afholdte Skønforretning kom Skibets virkelige Værdi langt nærmere, end den af Skønsmændene i Kalundborg ansatte, og hvad enten Kuffens Værdi sattes til Kr. 1,500 eller noget højere, vilde Bjergelønnen for Skibets Vedkommende passende kunne nedsættes til Kr. 600.

Denne Dom blev saa indanket for Højesteret, hvor Højesteretssagfører Arntzen, der mødte for Svitzers, bemærkede, at det var første Gang, at Svitzers havde indanket en Bjergningssag fra Sø- og Handelsretten til Højesteret, og Grunden hertil var den, at man ansaa Kaptajn Hein som inhabil i Sager, hvori Svitzers var Part, og specielt i Sager, hvori Jansen & Co. var interesseret. Særlig i Bjergningssager, hvor det galdt om et frit Skøn, var det af Betydning, at Dommeren var upartisk. Kaptajn Heins Dygtighed var Parterne enig om, men han var paa flere Maader knyttet til Jansen & Co.

Efter at Højesteretssagfører Arntzen havde gennemgaaet Sagens faktiske Detaljer, nedlagde han Paastand om, at Sagen maatte blive hjemvist til ny Behandling, med en anden Dommer i Stedet for Kaptajn Hein, subsidiært paastod han Bjergelønnen fastsat til Kr. 2,170.

Højesteretssagfører Kondrup, der mødte for Jansen & Co., imødegik Paastanden om, at dette Firma skulde have optraadt som Svitzers aabenbare Uven og Avindsmand, og om, at Kaptajn Hein kunde betegnes som partisk; Hein havde ikke, hverken paa den ene eller anden Maade, haft noget med den foreliggende Sag at gøre. Den Sum af Kr. 600, som Sø- og Handelsretten

havde tilkendt Svitzers, var en fuldkommen tilstrækkelig Bjergeløn for Skibet.

I Højesterets Dom, der afsagdes den 13. ds., hedder det bl. a. følgende:

Allerede i forrige Instans har Appellanten (Svitzers) fremsat Indsigelse mod, at en af Sø- og Handelsrettens til Sagens Behandling tilkaldte Medlemmer paa Grund af manglende Habilitet deltog i Sagens Paakendelse, og da denne Indsigelse ikke toges til Følge, har han for Højesteret gentaget den og paastaaet Sagen hjemvist til ny Behandling i Sø- og Handelsretten. De af Appellanten til Støtte for Indsigelsen anførte Grunde er imidlertid ikke af en saadan Betydning, at de har kunnet medføre nogen Forpligtelse for vedkommende Dommer til at vige sit Sæde.

Herefter og iøvrigt i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den efter Indstævnte, Firmaet Jansen & Co.'s Paastand være at stadfæste.

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

(Berl. Tid.)

Erstatningssager i England i Anledning af Ulykkestilfælde.

Udenrigsministeriet har til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddelt nedenstaaende Oversigt over Spørgsmaalet om Erstatningssager i England efter The Workmen's Compensation Act 1906:

Da der ved flere Lejligheder har været Korrespondance mellem Udenrigsministeriet og den kgl. Gesandt i London angaaende Erstatningssager i Anledning af Ulykker eller Død, hvor en dansk Undersaat er kommet til Skade under sit Arbejde for en britisk Arbejdsgiver, og det ved disse Lejligheder har vist sig, at der var Uvisshed angaaende de britiske Loves Anvendelighed og selve Erstatningspligten, fordi den Klagende ikke var britisk Undersaat, har den kgl. Gesandt ladet indhente et af et anset Sagførerfirma i London, der fører Sager for Konsulatet dersteds, afgivet Responsum, hvoraf en Afskrift hoslagt fremsendes som formentlig, under Hensyn til Lovene af 1. April 1905 § 8 og 27. Maj 1908 § 7, værende af Interesse.

Det tilføjes, at det er Udenrigsministeriet bekendt, at der i samtlige de Søfolks-Erstatningssager, hvor Erstatningsspørgsmaalet gennem Konsulatet i London er blevet indbragt for Retten, forinden det blev afgjort, er blevet givet Danske, saavel Skadelidte som Efterladte, Erstatning.

Det engelske Sagførerfirmas Responsum lyder i Oversættelse saaledes:

Lovreglerne og Rettergangen med Hensyn til »Workmen's Compensation« er bestemt ved »The Workmen's Compensation Act 1906«, og de 84 nærmere Forskrifter, som hører hertil og er kendt under Navn af »The Workmen's Compensation Rules 1909«. Fremgangsmaaden efter denne Lov er ikke en almindelig Retssag, men en Art Voldgiftssag, under hvilken den, der søger Erstatning bliver kaldt »the Applicant«, og den eller dem, hos hvem der søges Erstatning, bliver kaldt »the Respondent« eller »Respondents«. Voldgiftsmanden i Sagen er sædvanligvis Grevskabsdommeren i det Distrikt, i hvilket de Parter, som Sagen angaar, hører hjemme, eller hvis de hører hjemme i forskellige Distrikter:

a) Dommeren i det Distrikt i hvilket den Hændelse er indtruffet, som har givet Anledning til Sagen; eller

London, 14. Juni. Et Medlem af det internationale Udvalg for Foreningen af Søfolk har udtalt, at Strejken, der i Dag blev erklæret i alle Havne i Storbritannien og Irland, vilde blive begrænset til England, Skotland, Irland, Belgien og Holland. De øvrige i det internationale Udvalg repræsenterede Lande, nemlig Tyskland, Norge og Danmark, vilde ganske vist ikke faktisk deltage i Strejken, men havde lovet de Strejkende deres Støtte. Hvis der blev forhyret Arbejdsvillige fra de ikke deltagende Lande, saa var det overmaade sandsynligt, at Strejken vilde blive udvidet. I England vilde Strejken omfatte hele Sømandsbefolkningen, ialt c. 150,000 Mand.

Liverpool, 14. Juni. I Dag er Sømandsstrejken blevet erklæret her. 600 Matroser og Fyrbødere fra White Star-Liniens Damper »Teutonic« og fra Canadian Pacific-Linjens Damper »Empress of Ireland«, der skulde afsejle henholdsvis den 17. og 16. ds., har vægret sig ved at gaa om Bord paa Skibene.

Southampton, 14. Juni. Mandskabet fra Dampskibsselskaberne Union Castle og Royal Mail Company har stillet Krav om Lønforhøjelse; de nægter at begive sig om Bord paa deres Skibe, før de har faaet tilstaaet Lønforhøjelse. Kullossernes Strejke er endt; Arbejderne har accepteret Arbejdsgivernes Beløngelser og vil sandsynligvis genoptage Arbejdet i Morgen.

London, 15. Juni. Føreren for Søændene Havelock Wilson holdt i Aftes i et stærkt besøgt Møde udenfor West India Docks en lidenskabelig Tale om Søfolkernes Krav. Der vedtoges enstemmig en Resolution om, at Krigen skulde erklæres, hvorefter der opsendtes tre Raketter, som Signal for Strejkens Begyndelse. Ogsaa i Glasgow og andre Havne er Strejken blevet officielt erklæret. Efter Beretninger fra Dublin, Newcastle, Sunderland og Grimsby vil Strejken dér kun faa ringe Betydning.

Fra Direktøren for Marineministeriets Admiralitetsdepartement, Kaplajn Saxild, har vi modtaget følgende:

I det sidste Nummer af Deres ærede Blad forespørger Hr. Chr. Dam, Reder for Nykjøbing Paketterne, af hvilken Grund Vraget ved Møen endnu henligger uden Afmærkning og henstiller til rette Vedkommende, at denne Mangel snarest afhjælpes.

I den Anledning anmodes De om i det førstkomende Nummer af *Dansk Søfartstidende* at optage en Meddelelse om, at det er en Fejltagelse, at vedkommende Vrag ikke er afmærket, idet der Dagen efter Strandingen udlagdes en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3dje Sek., 75 m SØ. for Vraget (se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 21 af 24. f. M.) og denne Lystønde har hele Tiden været i Orden.

Erbødigst
Saxild.

Angaaende Spørgsmaalet om Artikel 28 i de internationale Søvejsregler har vi yderligere modtaget følgende:

Hr. Navigationslærer Th. P. Funder.

Idet jeg takker for Deres Bemærkninger i dette Blads Nr. 39 til mit Indlæg, ser jeg, at mit Indlæg kan misforstås med Hensyn til Spørgsmaalet om at besvare et Fløjtesignal; der burde for Tydeligheds Skyld have været tilføjet »om der drejes eller manøvreres«; men jeg havde ikke tænkt mig, der blev antaget, at Signalet skulde besvares, naar der ikke blev drejet eller manøvreret. Jeg formoder, De med mindre Sejlskibe mener Lyst- eller Fiskerbaade i Sundet. Her er netop et Farvand, hvor jeg siger, at Signalet bruges; men hvor Trafiken som oftest er saa stor, at man ikke tør bruge det med Hensyn til

Smaabaade, for ikke at blive misforstaaet af andre Dampere. Vil De ikke finde Dem foranlediget til en Udtalelse om Vigepligten i det Tilfælde, som jeg omtaler?
Skibsfører.

Sønæringsloven og Navigationsvæsenet. Under 9. Juni har Ministeriet for Handel og Søfart udnævnt Kommandør R. R. J. Hammer til at indtræde som Medlem af det af Ministeriet under 2. d. M. nedsatte Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om Formaalstjelligheden af at foretage Ændringer i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 og at omordne Navigationsundervisningsvæsenet samt til eventuelt at udarbejde og fremsætte Forslag i saa Henseende.

Traadløs Telegrafering over det stille Ocean. I Følge en tjenstlig Beretning fra New York er det lykkedes det amerikanske Gnist-Telegrafelskab at vedligeholde traadløs Telegrafforbindelse mellem San Francisco og den japanske Kystby Tschosie Schimosa, det vil sige over en Strækning af mere end 10,000 Kilometer. Man benyttede hertil afvekslende to af Pacific Mail Co.s Dampere som Mellemstationer. Den største Strækning, over hvilken man naaede Forbindelse uden Mellemstation, var c. 6,000 Kilometer.

Konsulatvæsenet. Under 13. Februar er Tasker Cook af St. Johns (New Foundland) udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Under 29. Marts er Købmand W. Ahrens af Stettin udnævnt til ulønnet dansk Konsul for Pommern med Sæde i Stettin.

Suez-Kanalen. Paris, 12. Juni. Paa en i Dag af Suez-Kanalselskabet afholdt Generalforsamling vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om Nedsættelse af Tariffen med 50 Centimer pr. Ton.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Sigluffjord den 12. Juni. Spredt Is mellem Kap Nord og Sigluffjord; længere ude isfrit.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsati Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Højesteretsdom.

Den 20de November 1909 om Aftenen grundstødte den hollandske Kuf »Soli deo gloria« paa Hatterrevet Øst for Samsø. Svitser Bjergningsdamper »Helsingør« kom

Kjøbenhavn, den 16. Juni 1911.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Kontrahering om Indsættelse af Motorer i Skibe. Dansk Sejlskibsrederi-Forening tillader sig paa dertil givne Foranledning at henstille til de Medlemmer, der lader Motorer indsætte i deres Skibe, at de bør have Opmærksomheden henvendt paa, at Forskrifterne i »Lov om Tilsyn med Dampfartøjer« og dertil hørende »Motorbekendtgørelse« iagttages.

Ved Kontrahering om Indsættelse af Motorer i Skibe maa det meget anbefales, at der træffes ren Akkord om, at Fabrikanten (Skibbyggeren) paatager sig Ansvar — ikke alene for, at Motorens Indretning er i Overensstemmelse med ovennævnte Forskrifter — men ogsaa for, at disse fyldestgøres med Hensyn til Foranstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde, Beklædning mod Brandfare, Ventilation, Trykprøver af Tanke etc. Ligeledes maa der helst træffes Bestemmelse om, at Motoren ikke overlages, før Syn er afholdt, og alt anerkendt af Tilsynet. Saadant Syn skal forøvrigt i Henhold til Dampskibstilsynslovens § 11, Pkt. a, afholdes før et Skib gaar i Fart, efterat ny Maskine er indsat.

I Reglen vil det ikke fordyre Motorens Indsættelse at faa alt udført i Overensstemmelse med de gældende Forskrifter, naar man blot tager sine Forholdsregler og faar alt i lovbefalede Orden ved Indsættelsen. Skal man derimod senere lade foretage Foranstaltninger eller Forandringer, vil disse kunne foraarsage en ret betydelig Ekstraudgift, som Fartøjerne i Mangel af ren Akkord risikerer selv at komme til at bære.

Efter »Ritz. Bur.« gengiver vi følgende Telegrammer:

Den Iruende Sømandsstrejke. London, 12. Juni. Sekretæren i Skibsrederforeningen udtaler, at Foreningen ikke har i Sinde at give efter for Sømandenes og Søfyrbødernes Fagforenings Krav om Oprettelse af en Forligsinstitution, hvilket er et Forsøg paa at opnaa Anerkendelse for at tvinge Søfolkene til at melde sig ind i Fagforeningen. Der vil ikke blive nogen international Strejke, og der vil heller ikke blive oprettet nogen Forligsinstitution. Derimod kan der maaske blive nogen Uro i Arbejdsforholdene af lokal Art paa forskellige Steder.

Den danske Generalkonsul i London telegraferer Tirsdag den 13. ds. til Udenrigsministeriet: Fra paalidelig Kilde meldes, at en international Sømandsstrejke ikke længere anses for usandsynlig. I Morgens Aften afholdes paa »Tower Hill« et stort Møde af Søfolk og Fyrbødere herom; dog ventes Strejken ikke før efter Kroningen.

Samtidig agiterer de strejkende Minearbejdere i Wales for at faa alle engelske og skotske Minearbejdere til at slutte sig til dem og erklære en almindelig Strejke imellem Kulminearbejderne.

Amsterdam, 13. Juni. Matroserne har vægret sig ved at bemane fire Dampere, der tilhører det kgl. Skibsfartsselskab, og som skulde afgaa den Dag, da Generalstrejken antagelig proklameres. Ligeledes har Matroserne vægret sig ved at gaa om Bord paa Damperen »Dronning Wilhelmina«, der den 23. ds. skal afgaa til Flaaderevyen ved Spithead. Strejken omfatter for Øjeblikket 80 Matroser. Paa et Møde af Sømand blev det i Dag vedtaget fra i Morgen at begynde Strejke hos samtlige Dampskibsselskaber.

Bryssel, 13. Juni. Sømandenes Forbund har offentliggjort et Manifest, hvori de proklamerer Strejke paa alle belgiske Skibe. Til Trods for Fagforbundets Opfordring til Matroserne om ikke at lade sig forhyre til nogen Havn, har dog flere Matroser i Dag ladet sig forhyre med Red-Star-Liniens Skibe.

Antwerpen, 13. Juni. Besætningen paa Red-Star-Liniens Damper »Finland«, der paa Lørdag skulde gaa til Søs, har ikke villet lade sig forhyre igen. Endvidere

har de tyske Matroser, der var forhyret til en anden af samme Selskabs Dampere, erklæret, at de paa Grund af Strejken ikke kunde tiltræde Tjeneste om Bord. Det er lykkedes Borgmesteren at bevæge Rederne til i Morgen at sende Delegerede til Raadhuset for at forhandle med Delegerede for Sømandene.

London, 13. Juni. Arbejderføreren Tom Mann, der er ankommet til Liverpool for at lede Strejkekampagnen, har erklæret, at han var ganske sikker paa, at Sømandsstrejken ikke vilde mislykkes. Med Hensyn til en fra Southampton udsendt Meddelelse om, at Strejken skulde begynde i Morgen, udtalte han, at det var ham ufatteligt, at der kunde udsendes en saadan Meddelelse. Medlem af den internationale Komite Joseph Cotter har erklæret, at der endnu ikke var fastsat nogen Dato for Strejkens Udbrud. Naar Strejken brød ud, vilde alle de største af Cunard-, White Star-, Canadian Pacific- og Allan-Liniens Passagerdampere blive standset. Officielt meldes fra Glasgow, at Strejken blandt Sømandene er umiddelbart forestaaende. Alle Arrangementerne er i Orden, men Førerne nægter at opgive den nøjagtige Dato før i Morgen, da der skal afholdes store Demonstrationsmøder.

Southampton, 13. Juni. Nationalforbundet af Sømand og Fyrbødere har opfordret sine Medlemmer til at forlange en Minimalløn for Matroser af 5½ Lst., for Overfyrbødere og Maskinister 6½ Lst., for Fyrbødere 6 Lst. og for Steward 4 Lst., alt pr. Maaned. De Medlemmer af Forbundet, der allerede har ladet sig forhyre, skal opfylde deres kontraktlige Forpligtelser.

Den kgl. Generalkonsul i London telegraferer til Udenrigsministeriet: Da Minearbejdsmændenes Forbund har vægret sig ved at støtte Wales-Strejken nægtede Syd-wales' Minearbejdere ogsaa at støtte de Strejkende, hvis Kasse næsten er tom.

»Times« og »Daily Telegraph«s ledende Artikler om Sømandsstrejken mener i hvert Fald, at en international Strejke er uigenemførlig. Ligesaa Rederiforeningen, der siges at være forberedt. I Liverpool har Vognmandsforbundet sluttet sig til Sailors og Firemen. Iøvrigt lyder Beretningerne fra alle de største engelske og skotske Havne nærmest ens om Trusler med Strejke, medens Rederne afventer Resultaterne med Ro, skønt lokale Strejker af kortere Varighed imødeses.

Amsterdam, 14. Juni. Dampskibsselskabet Nederland erklærer bestemt, at dens Damper »Königin Wilhelmina« som bestemt vil komme til at afgaa til Spithead den 23. ds. I Morgens tidlig nægtede Besætningen paa tre Dampere, tilhørende det kgl. nederlandske Dampskibsselskab, at lade sig forhyre igen. Paa de i Havnen liggende Dampere har alle Sømand standset Arbejdet; desuagtet gaar Arbejdet i Havnen sin regelmæssige Gang, da Havnearbejderne ikke har sluttet sig til Strejken. Hidtil har Mandskabet paa seks Dampere erklæret Strejke. Antallet af Strejkende er c. 200. Mandskabet fra det nederlandske Selskabs Damper »Celebes«, der er ankommet i Eftermiddag, har sluttet sig til Strejken. Bladet »Telegraaf« skriver, at Rederne ikke føler sig foruroligede ved Strejken, da de i Udlandet har hyret en Del Søfolk, der vil komme til Amsterdam.

Rotterdam, 14. Juni. Kun et Skib har i Morgens haft Vanskelighed ved at faa Mandskab; ellers har man ikke mærket noget til Strejken. Besætningerne paa nogle hollandske Skibe har allerede i Gaar ladet sig forhyre og er dermed udtraadt af Bevægelsen. Holland-Amerika-Liniens Damper »Ryndam«, der skal afsejle paa Lørdag, har ligeledes hyret Mandskab. Hvis Rotterdam Lloyds i Morgen skulde have Vanskelighed med at faa Mandskab til Postdamperen »Wilis«, har en spansk Skibsbesætning erklæret sig villig til at lade sig forhyre.

Antwerpen, 14. Juni. Nogen Udvidelse af Strejken har ikke vist sig i Dag. Red-Star-Liniens Damper afgik planmæssig. Der har ikke været afholdt nogen Konference mellem Repræsentanter for Rederne og Søfolkene.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonvæk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.
A. Krogh. A. L. Thornberg.

VIKING" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STAMPFAER. KANIA.

Til d'Herrer
Skibsførere og Styrmand

tillader jeg mig at meddele, at
jeg er flyttet fra Nyhavn 15 til
det mere comfortable Hotel Vic-
toria, St. Strandstræde 20, HJ.
af St. Annæ Plads.

Gode Værelser, moderate Priser,
proper Betjening garanteres.

Ærb.

Niels Hansen.

Skib til Salg.

Begrundet paa Dødstald er
Jagten "De 5 Brødre" af
Marstal til Salg. Maaler 27
Netto-Tons, og er i alle Maader
godt vedligeholdt, og i sejl-
bar Stand. Alle Oplysninger
faas ved Henvendelse til:

A. C. Fris,
Snarregade, Marstal.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsarbaade, Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: "Hansen", Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: "KAYDYHR"
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

"Gammel Dansk Snaps"
er noget for sig.

"Gammel Dansk Snaps"
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. H. Segelcke A/S, Hjørring.



DEN
BEDSTE!

"GAMMEL
DANSK SNAPS"

— af R. H. Segelcke A/S Hjørring.
En gros for København,
Laue P. Møller.
Christian den IX'sgade 5. Mex. — Telf. 5670.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion.

Efter Begæring af Sagfører Nielsen, Marstal, som Kurator
i Skibsfører i Marstal C. B. A. Christensens Konkursbo, bort-
sælges ved offentlig Auktion, som holdes paa Svendborg Raad-
hus Mandagen den 19. d. M. Form. Kl. 11, den Boet tilhørende i
Svendborg Havn beliggende Skonnert med Hjelpekrue "Rudolf"
af Marstal, førende Registreringsbogstaverne N. R. B. D.
drægtig 60,83 Brutto- og 38,23 Netto-Tons.

Konditionerne er fremlagte til Eftersyn her paa Kontoret.

Svendborg Købstads Auktionsret, den 9. Juni 1911.

O. F. Smith,

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Fredag den 16. Juni 1911.

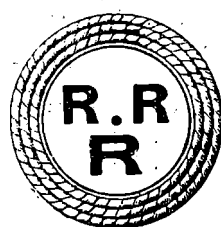
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Løsehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



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



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	--

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn : Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

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

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

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenure
Telefon-Nr. 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY.
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1163
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbredfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafik Kl. 10-12 og 7-8; for Damer K. 6-7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenser

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eftf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND Als

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsprovianterings & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55 Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,

HJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning.

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning

Urtekrum- & Farvehandel.

Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Bestyrelsen.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petilineie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Holst, afg. Kristianssand 3./6. til New York. — Hengest, Mueck, afg. Riga 10./6. hertil. — Hjelm, Rasmussen, ank. Danzig 10./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 9./6. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 12./6. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 9./6. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 27./5. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 6./6. — Kursk, Tonnesen, afg. herfra 9./6. til Reval. — Loire, Craignon, ank. Brahestad 11./6. — Louise, Larsen, afg. London 10./6. til Odense. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Marseille 12./6. til Tarragona. — Morsø, Nellemann, afg. Stockholm 9./6. til Oporto. — Moskø, Jon Jønsen, ank. hertil 12./6. — Nicolai II, Jørgensen, afg. herfra 8./6. til Petersborg. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 8./6. for Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunshüttel 11./6. for Dunkerque. — Oscar II, Hempel, afg. New York til Kristianssand. — Pennsylvania, Lüssner, afg. Baltimore 10./6. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 10./6. for London. — Pregel, Iversen, afg. Rochelle 9./6. hertil. — Saga, Wiherg, ank. Antwerpen 9./6. — Seine, Dampf, afg. herfra 9./6. til Petersborg. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, afg. herfra 11./6. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 7./6. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 12./6. — United States, Gøtche, ank. hertil 6./6. — Vendsyssel, ank. Antwerpen 6./6. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 10./6. Syd paa. — Saratow, Christensen, ank. Libau 10./6. — Minsk, afg. Riga 10./6. til Antwerpen. — Tomsk, afg. herfra 10./6. til Riga. — Malm, ank. Stettin 11./6. — Lena, ank. Stettin 9./6. — Vadsø, afg. Liverpool 10./6. til Swansea.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, ank. Kjøbenhavn 12./6. — Samui, Licht, afg. Plymouth 10./6. — Bandon, Thomsen, afg. Genua 8./6. — Pangan, Gabe, afg. Penang 28./5. — Chumpon, Hansen Rann, afg. Singapore 5./6. — Arabien, Cortsen, afg. Hongkong 11./6. — Siam, Knudsen, ank. Shanghai 12./6. — Indien, Jensen, pass. Perim 2./6. — Cathay, Kruse, pass. Perim 10./6. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Gibraltar 10./6.

Vestindisk Adeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 2./6. — St. Thomas, Berg, afg. London 8./6. — St. Croix, Kall, afg. Paramaribo 3./6.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Lübeck 7./6. — Amalienborg ank. Cardiff 28./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Miramichi 6./6. — Borglum afg. Pola 3./6. — Chassie Mærsk ank. Kronstadt 7./6. — Dansborg afg. Algier 5./6. — Elshørg afg. Libau 5./6. — Esrom ank. Vladivostok 3./6. — Flynderborg afg. Huelva 8./6. — Fredensborg ank. Rouen 5./6. — Frederiksborg ank. Livorno 6./6. — Guldborg ank. Carlotorte 8./6. — Gurre ank. Aarhus 7./6. — Hammerhus ank. Barry 6./6. — Harildsborg pass. Kjøbenhavn 5./6. — Hundborg ank. Sunderland 6./6. — Høneborg ank. Huelva 1./6. — Jelling afg. Ancona 6./6. — Jømsborg ank. Königsberg 8./6. — Jungshoved afg. Norfolk 26./5. — Jøgersborg ank. Kjøbenhavn 6./6. — Kallundborg ank. Gl. Karlaby 25./5. — Kalo ank. Camphelton 27./5. — Klampenborg ank. Hamburg 4./6. — Kronborg ank. Rio Janeiro 30./5. — Lejre afg. Genua 7./6. — Lilleborg ank. Antwerpen 6./6. — Marselisborg pass. Gibraltar 3./6. — Visborg ank. Rouen 2./6. — Næsborg ank. Antwerpen 5./6. — Peter Mærsk ank. Riga 3./6. — Randselborg ank. Jacobstad 7./6. — Rosenborg ank. London 3./6. — Silkeborg ank. Brest 5./6. — Skakkeborg ank. West Hartlepool 2./6. — Skanderborg afg. Algier 6./6. — Skjoldborg ank. Yxpila 6./6. — Skodsborg ank. Riga 5./6. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 30./5. — Stegelborg ank. Hankipudas 7./6. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 5./6. — Søborg ank. Dalhousie 30./5. — Taarnborg ank. Garston 3./6. — Tuborg ank. Newport 27./5. — Ulshørg ank. Huelva 3./6. — Uranienborg afg. Jacobstad 2./6. — Vordingborg ank. Petersborg 5./6. — Ørkild ank. Jacobstad 4./6.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Kirkealdy 10./6. til S. Shields. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 9./6. for La Rochelle. — Nordsoen, Gramm, pass. Brixham 6./6. for Melilla. — Nøxos, Bass, afg. Esbjerg 8./6. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afg. Goole 7./6. til Königsberg. — Fylla, Brinck, afg. Kongsdal 9./6. til Raumo. — Inger, Schiff, ank. Malaga 9./6. — Johanne, Thøgersen, pass. Hirtshals 8./6. for Rouen. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Børga 6./6. — Marie, Jessen, pass. Helsingør 9./6. for Swansea. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 7./6. for Barcelona. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 7./6. for Huelva. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 9./6. for Stolpmünde. — Norma, Mikkelsen, ank. Brest 6./6.

Dania. Ely, Meinertz, ank. London 10./6. — Nelly, Clausen, ank. Wick 10./6. — Fanny, Eriksen, ank. Nice 5./6. — Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 6./6. for Valencia. — Alexy, Lorentzen, pass. Sagres 7./6. for Ystad. — Dagny, Sørensen, ank. Lübeck 3./6. — Mary, Bang, ank. Munksund 7./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 5./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 31./5. — Harald Klilgaard, Rasmussen, afg. Emden 8./6. til Tyne. — Russ, Petersen, afg. Dublin 8./6. til Ttoon. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 6./6. — Excel-

lence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 2./6. — Michail Outehoukoff, Harboe, ank. Pugwash 6./6. — Generalkon- sul Pallisen, Christensen, ank. Tormentine 1./6. — Vladimirmir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 1./6. til Belfast. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Tyne 30./5. til Miramichi. — Newa, Dahl, ank. Campbellton 9./6.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. London 8./6. — Tyskland, Danstrup, ank. Rotterdam 10./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Storefors 10./6. — Alf, Clausen, afg. Emden 9./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kristinestad 5./6. — Freja, Nielsen, afg. Kotka 8./6. — Vera, Thing, afg. Archangel 2./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne 11./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Helsingborg 30./5. — Agnete, Farup, afg. Rendsborg 10./6. — Hermia, Hansen, afg. Aalborg 9./6. — Alice, Jørgensen, afg. Libau 7./6.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Windau 9./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Boness 10./6. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 5./6. — Gunhild, Hansen, afg. Frederiksstad 10./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Kronstadt 8./6. til Rotterdam. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 9./6. til Yxpila. — Paris, Tholander, afg. Ghent 10./6. til Methil. — Bryssel, Kaas, ank. Antwerpen 8./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Jacobstad 5./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 5./6. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 3./6. til Marseille.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Lovisa 9./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Jarrow 11./6. — Martha, Christensen, ank. Swinemünde 11./6. — Elna, Rathje, ank. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, afg. Melbø 10./6. — Simone, Møller, afg. Howden Dock 8./6. — Jeanne, Olsen, afg. Aguilas 3./6. — Vera, Larsen, afg. Slax 10./6. — Daisy, Lagesen, ank. Sandviken 10./6. — Anine, Leth, afg. Grangemouth 9./6. — Kamma, Løffer, ank. Archangel 8./6.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Burntisland 10./6. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Libau 6./6. til Bremen. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 9./6. til Rotterdam. — Gullfaxe, Petersen, ank. Kotka 6./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Havanna 5./6. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Willenstad 6./6. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 9./6. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 9./6.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Yxpila 10./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 8./6. — England, Andersen, afg. Methil 8./6. — Holland, Poulsen, ank. Kertell 3./6. — Rusland, Bennetzen, ank. Trångsund 5./6.

Sejlskibe.

Æra. Bien, Petersen, ank. Pillau 4./6. — Marie, Østermann, ank. Limhamn 4./6. — Ami, Christensen, ank. Hesnæs 5./6. — Wester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 5./6. — Haabet, Riise, ank. Swinemünde 5./6. — Venus, Weber, ank. Frederikshald 6./6. — Mary, Andersen, ank. Samso 5./6. — Atlantic, Rasmussen, ank. Sundsvall 5./6. — Amor, Hansen, afg. St. Malo 1./6. — Albertine, Madsen, ank. Kristiania 6./6. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 7./6. — Kvik, Staugaard, ank. Malmö 7./6. — Klæne, Christensen, ank. Orth 7./6. — Adele, Koek, ank. Karlskrona 7./6. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 7./6. — Anne, Hansen, ank. Pillau 7./6. — Herkules, Bager, ank. Pillau 7./6. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 7./6. — Aerial, Christensen, ank. Drobak 6./6. — Emilie, Friis, ank. Fejø 7./6. — Fønix, Rasmussen, ank. Burgh 7./6. — Hermod, Dreimann, ank. Byrefjord 6./6. — Amor, Hansen, ank. Fowey 6./6. — Castor, Albertsen, ank. Harburg 7./6. — Marthing, Friis, ank. Hveen 8./6. — Ansgar, Jørgensen, ank. Helsingfors 8./6. — Vera, Thjellesen, pass. Kjøbenhavn 7./6. p. R. I. Frederikshamn. — Hydra, pass. Dover 5./6. for østg. — Minde, Rasmussen, ank. Pillau 8./6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Rudkjøbing 8./6. — Æro, Christensen, ank. Caraguet 8./6. — Natalie, Eriksen, ank. Arnis 9./6. — Irene, Jørgensen, ank. Pontrioux 7./6. — Mathilde, Hansen, ank. Charlestown 9./6. — Vigilant, Jacobsen, ank. Dysart 9./6. — Norden, Rasmussen, ank. Sundsvall 8./6. — Laura, Jensen, afg. Stokesevris 9./6. til St. Johns N. F. — Karen, Hermansen, ank. Swinemünde 9./6. — Alf, Hansen, ank. Pillau 10./6. — Danmark, Nielsen, ank. Bridgeport 10./6. — Ellen, Lauritzen, ank. Penstin 9./6. — Immanuel, Bager, ank. Dieppe 10./6. — Hansigne, Boye, ank. Sundsvall 9./6. — Norma, Jørgensen, ank. Carrigaholt 10./6. — Forældre Ninde pass. Dungeness 7./6. for vestg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 13. Juni 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Danske Skibes Mandskab. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetretninger.

Betegnelserne Matroser, Letmatroser, Drengene osv. er jo ogsaa til en vis Grad Udtryk for vedkommendes Alder; naar man sammenligner de enkelte Grupperes Fordeling mellem Damp- og Sejlskibe, faar man derfor ogsaa et Billede af, hvor Uddannelsen foregaar, jfr. følgende Tabel:

	Dampskibe	Motorskibe	Sejlskibe
Matroser, Lampemænd ..	2,088	150	570
Letmatroser	556	32	705
Ungmænd og Drengene	171	63	745

Det vil ses, at Dampskibene ganske overvejende har heltbefarne Matroser, medens disse paa Sejlskibene er til Stede i et betydeligt mindre Omfang end de yngre. Der synes saaledes at gøre sig et lignende Forhold gældende som i Industrien, hvor de smaa Bedrifter har et langt yngre Personale end de store. Her som der kan dette forklares paa to Maader: dels er der en Vandring fra Sejlskibe til Dampskibe, saaledes at de Unge uddannes paa Sejlskibene og senere søger Hyre paa Dampskibene; dels er der mere Avancement indenfor Sejllaaden, idet Antallet af Pladser som Kaptajner og Styrmand selvfolgelig er forholdsvis større paa de smaa Skibe. Den gennemsnitlige Besætning pr. Skib er nemlig:

	Dæksmandskab	
	Ialt	alene
Dampskibe	17,2	6,9
Motorskibe	4,4	3,3
Sejlskibe	4,1	2,7
Tilsammen	8,5	4,2

Endelig skal meddeles en Tabel til Oplysning om Besætningernes gennemsnitlige Størrelse paa smaa og store Skibe: her er dog udeladt Passager-, Fisker- og andre Skibe, hvis Besætning er paavirket af særlige Forhold, samt de faa Motorskibe:

Brutto-Tonnage	Almindelige	
	Dampskibe	Sejlskibe
20—50	3,6	2,3
50—75	4,2	3,3
75—100	5,3	4,2
100—125	6,4	5,1
125—150	6,7	5,1
150—200	8,5	6,1
200—300	12,3	7,1
300—400	13,8	9,0
400—500	13,3	10,0
500—1.000	15,6	—
1.000—1.500	17,7	19,0
1.500—2.000	19,6	24,0
2.000—3.000	21,6	—
3.000—4.000	28,7	—
4.000—5.000	32,8	—
5.000—6.000	30,0	—

De smaa Sejlskibe har altsaa 1—2 Mand færre end Dampskibe af tilsvarende Størrelse, og de større 3—5 Mand færre. Ved de allerstørste Skibe gaar Forskellen i modsat Retning, men i disse Grupper findes der saa faa Sejlskibe (ialt 5 over 1.000 Tons), at Resultatet kan skyldes tilfældige Omstændigheder.

(Statistiske Efterretninger.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Den forløbne Uge danner ingen Undtagelse fra de foregaaende i Slaphed næsten over hele Linien.

Det eneste Lyspunkt er Norge, som har flere Islaster til ret lønnende Rater, men der losses jo betydeligt mindre nu af denne Vare end tidlig paa Foraaret.

Tyskland og sydlige Østersøhavne har meget lidt, og Østsvrig og Finland har kun faa disponible Laster — for senere Afskibninger er der flere Laster, men Befragterne vil ikke op med Raterne, saa der gøres kun meget faa Forretninger. Petersborg ser fremdeles meget mat ud.

Kulmarkedet er yderst mat, og der findes kun faa mindre Partier i Markedet.

Fragtmarkedet for de mindre Sejlere er saa godt som i ingen Retning undergaaet nogen Forandring: Nordtyskland er lige flov med næsten ingen Udbud af Kornlaster, og heller ingen Bedring er der at spore i hvert Fald ikke i denne Maaned. Norge noterer et Par Feldspath-Ladninger til Hamburg 5 M., men ellers intet ud over Trælast til tyske Nordøhavne. Sverig er ligeledes uforandret fra sidste Beretning; bl. a. noteres Bloksten Oscarshamns/Warnemünde 5 à 5½ M.; heller ikke Danmark viser sig livligere, hverken fra Provinserne eller fra Kjøbenhavn; der sluttedes fra Kjøbenhavn til Fjellebro for Sojakager 11 Øre og for Hvede til Landskrona 8 Øre; endvidere Mursten Niyaa/Rønne 5 Kr. pr. Mille.

Havarier og Forlis.

Gudmund, Skonnert af Rønne, indkom den 11. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Falkenberg med en Ladning Hvede til Nyborg i synkefærdig Tilstand; maa losse.

Fortuna, Galease af Svendborg, er den 9. ds. paa Rejsen fra Horsens med en Ladning Sveller strandet paa Sælgrunden.

Amalie, Galease af Marstal, er den 9. ds. paa Rejsen fra Boller til Norge med en Ladning Træ strandet paa Sælgrunden.

Karoline, Motorskonnert af Fiskebåkskil, er den 9. ds. indlugseret til Dragør med knækket Skruer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skinnertbrig »Psyche« af Thuro, Kaptajn Olsen, der for en Tid siden indkom læk og beskadiget til Lerwick og derfra bugseredes til Lossepladsen Vaag paa Farøerne, er efter endt Udlosning af Rederiet blevet solgt deroppe for Kr. 1,500.

»Psyche« maaler 157 Brutto Reg.-Tons og var bygget i Troense i 1867.

Skibet var assureret i Svendborg Soassurance. Denne betaler nu Rederiet Kr. 2,000 for at udgaa den store Bekostning ved det gamle Skibs Istandsættelse. (»Svendb. Amtst.«.)

Den 8. ds. afleverede Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri, efter stedfunden Provetur S/S. »Tomske« til »D. F. D. S.«

Skibet er en Lastbaad paa 1,900 Tons d. w. og Søsterskib til »Minsk«, der gaar i Fart mellem Riga og Antwerpen.

Skibene drives af de første og største Stumpf Skibs-Maskiner, der overbovedet findes, og disses Anvendelse betyder et stort Fremskridt indenfor Skibs-Dampmaskine Tekniken.

Ligesom »Minsk« gik »Tomske« straks i Fart.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Skagen 11./6. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Piræus 11./6. — Algarve, Borries, afg. Antwerpen 11./6. til Swansea. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Stettin 11./6. — A. N. Hansen, ank. Dunkerque 9./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./5. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 9./6. — Arno, Fischer, ank. Königsberg 10./6. — Aurora, Tonnesen, ank. Libau 10./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 11./6. hertil. — Beira, Lunge, afg. herfra 7./6. til Petersborg. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 6./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Tunis 9./6. — Christian IX, Holm, ank. hertil 12./6. — Dagmar, Bogvad, pass. Portland 11./6. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 11./6. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 1./6. hertil. — Garonne, Kroman, ank. Bordeaux 1./6. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 7./6. — Hellig Olav,

indset, at Afstanden var endnu større, da Strømmen var medgaaende.

Tiltalte opgav til Kaptajnen, at han havde pejlet Afstanden til Hyllekrog til fem Sømil, og Kaptajnen og han gik derefter ind i Bestiklukafet for paa Kortet at afsætte den Kurs, de herefter skulde styre for ikke at komme for nær ved Femern. Kursen blev sat NV. t. V. $\frac{1}{2}$ V., en Kurs, der fra et Punkt i den angivne Afstand fra Hyllekrog vilde føre lige Syd om Fyrskibet i Femernbelt, og Kaptajnen gik ned, efter at have givet Tiltalte Ordre til at varsko ham, naar han fik et Fyr i Sigte. Nogen Tid efter at Tiltalte var kommen paa Broen igen, fik han et Fyr i Sigte omtrent ret forude. Han styrede videre efter det, idet han gik ud fra, at det var Femernbelt Fyrskib. I Virkeligheden har det, som det senere viste sig, været Marienleuchte Fyr paa Femern Kyst. Skønt Femernbelt Fyrskib giver et Lyn hvert fjerde Sekund, og Marienleuchte et Blink hvert halve Minut, blev Tiltalte ikke opmærksom paa Fejltagelsen, lige saa lidt som han varskoede Kaptajnen, før Skibet strandede paa Femern Kyst lige ud for Marienleuchte.

Skibet stod fast og kom først af Grundten, efter at der var oplossen en Del af Lasten og med Assistance af Bjergningsdampere. Det led meget betydelig Skade, men til hvor stort et Beløb, denne Skade beløber sig, er ikke oplyst her under Sagen.

Efter det saaledes Foreliggende kan der ingen Tvivl være om, at Skibet paa Grund af den stærke medgaaende Strom, mulig i Forbindelse med, at der paa Dækket stod fire store Jernkedler, der kan have foraarsaget nogen Deviation, er kommet langt sydligere end af Tiltalte antaget. Der var nogen Regntykning, saa at Tiltalte ikke saa begge Fyr paa én Gang, noget, der iøvrigt ogsaa burde have vakt hans Opmærksomhed. Tiltalte har selv erklæret, at han var vel kendt med Forskellen mellem disse Fyr og Femernbelt Fyrskib.

At Tiltalte har gjort sig skyldig i en saadan Skødesløshed, at han ikke kan undgaa Straf, maa anses for givet. Tiltalte synes at have mistet sin Stilling som Styrmand i *Det Forenede Dampskibsselskab*, hvem «Frederik» tilhørte, og han, der har Illustru og Barn at forsørge, har angivet, at han er aldeles uformuende.

Under Hensyn til alt foranført, findes Straffen at kunne fastsættes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr., hvorhos Tiltalte vil have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretsprokurator Mundt, og Defensor. Overretssagfører A. Munch-Petersen, hvis Sagførelse har været lovlig, 25 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 65/1911, afsagt den 1. Juni 1911. Det Offentlige mod Føreren af Dampskibet «Jægersborg».

Under denne Sag tiltales Føreren af Dampskibet «Jægersborg», Skibsfører L. Th. N. F. R., for Overtrædelse af midlertidig Lov af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.

Efter Tiltaltes egen Tilstaaelse, der stemmer med det iøvrigt oplyste, er Sagens Omstændigheder følgende:

Tiltalte havde af sit Rederi faaet Ordre til at gaa til Bougie i Algier for at indtage en Ladning Fosfat (Certepartiet lod paa 2,400—2,600 Tons, efter hvad Skibet kunde laste) og føre dette til Huelva i Spanien. I Bougie indtog han en saa stor Ladning, at det paa Skibet i Henhold til fornævnte Lov anbragte Lastelinie mærke var mellem ni og ti engelske Tommer under Vandet, og trods den franske Søfartsinspektors Advarsel afgik han den 17. Februar d. A. fra Bougie. Vejret var godt, og han naaede Huelva uden Uheld. Skibet, der maaler 1,136 Netto Reg.-Tons, havde — Føreren iberegnet — en Besætning af tyve Mand. Tiltalte har til sit Forsvar ikke kunnet anføre andet, end, at det var hans første Rejse som Fører, at han mente, at han uden Fare kunde indtage saa

stor en Ladning som sket, samt at han, der er lønnet med en maanedlig Gage af 200 Kr. og Kaplak, der beregnes efter Skibets Nettofortjeneste, ønskede at tjene saa meget som muligt til Rederiet og sig selv.

For sit saaledes udviste Forhold vil Tiltalte, der er født i Skovshoved den 13. Marts 1874 og ikke er funden tidligere tiltalt eller straffet, være at anse efter den foranævnte Lovs § 4 jfr. Sølovens § 292 med en Statskassen tilfaldende Bøde, der efter Omstændighederne findes passende at kunne bestemmes til 150 Kr. Han vil derhos have at betale Sagens Omkostninger til det Offentlige.

Danske Skibes Mandskab.

Ved Begyndelsen af 1911 indsamledes der for første Gang fuldstændige Oplysninger om Mandskabets Størrelse paa danske Handels-, Fisker- o. lign. Skibe, dog kun for saa vidt disse havde en Tonnage paa over 20 Brutto Reg.-Tons. Af saadanne Skibe fandtes ialt 1,837, nemlig 610 Dampskibe, 287 Motorskibe og 940 Sejlskibe, idet der bortses fra Skibe, som var oplagt hele Aaret, samt fra Pramme, Lægtene, Muddermaskiner o. lign. uden egentligt Skibsmandskab. Det samlede Mandskab udgjorde 15,652 Mand, nemlig 1,837 Kaptajner o. lign., 7,746 Dæksmænd, 3,741 Maskinfolk og 2,328 Kokke, Opvartere o. lign. Da disse sidstes Antal varierer betydeligt i Aarets Løb, blev der spurgt om det almindeligste Antal udenfor særlig travle eller døde Tider; ellers gælder Tallene Tidspunktet omkring Aarsskiftet, eller for de midlertidig oplagte Skibes Vedkommende det sædvanlige Antal, naar Skibet var i Fart. Mandskabets Fordeling paa de forskellige Arter af Skibe fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

	Skibe	Mandskab
Almindelige Dampskibe	433	7,038
Passagerskibe	104	2,255
Dampskibe med særlig Anvendelse	73	1,210
Almindelige Motorskibe	62	181
Motorskibe til Fiskeri	220	1,071
Motorskibe med særlig Anvendelse	5	17
Almindelige Sejlskibe	928	3,740
Sejlskibe til Fiskeri	9	27
Sejlskibe med særlig Anvendelse ..	3	113
Tilsammen	1,837	15,652

Ved Skibe med særlig Anvendelse forstaaes Færger, Lods- og Havnedampere, Rednings-, Bjergnings- og Kælbeldampere, Sandpumpere, Lyst-Yachter, Skoleskibe o. lign. samt alle Statens Skibe udenfor Krigsmarinen. Efter Art fordelte Mandskabet sig paa følgende Maade:

Kaptajner o. lign.	1,837
Styrmand	1,552
Baadsmænd, Tømmermænd, Sejlmagere	399
Matroser, Lampemænd	2,808
Letmatroser	1,293
Ungmænd, Drengene	979
Fiskere, Dykkere, Lodser	715
Maskinmestre	1,109
Maskinpassere	27
Maskinassistenter	338
Motorpassere	25
Donkeymænd	241
Fyrbødere	1,954
Kullæmpere	47
Kokke, Regnskabsførere, Hovmestre	1,438
Mandlige Opvartere	711
Kvindelige Opvartere	165
Læger, Sygeplejere	14

Tilsammen 15,652

	1909		1910	
	Dampere	Tonnage	Dampere	Tonnage
Britiske	194	124,178	168	112,115
Norske	127	82,045	159	101,767

Da de norske Skibe næsten alle er beskæftiget med at bringe Kul ud og kommer tilbage med Grubetømmer, medens de britiske Skibe, som kommer til Oporto, er beskæftiget i forskellig Trafik, er Kul- og Grubetømmer-Forretningen i Virkeligheden for Tiden blevet et Monopol for Nordmændene.

Den truende Sømandsstrejke. Antwerpen, 9. Juni. Sekretæren for de belgiske Søfolks Fagforbund har paa et Møde meddelt, at Borgmesteren i Antwerpen havde paataget sig at mægle mellem Belgiens Søfolk og Redere. Det var imidlertid sandsynligt, at Rederne paa Grund af deres Forpligtelser overfor den internationale Rederiforening ikke kunde modtage Mæglingen, og afviste de denne, vilde der i næste Uge samtidig blive erklæret Strejke i de belgiske og i de hollandske Havne. Det var ogsaa besluttet at erklære Strejke i Storbritannien, men her vilde den først begynde efter Kroningsfestlighederne.

London, 10. Juni. Formanden for Sømændenes og Fyrbødernes Forbund Wilson har sendt Foreningen af Skibsredere en Skrivelse, hvori han retter en sidste Opfordring til den om Samarbejde mellem de to Foreninger til at tilvejebringe et Mæglingsskammer til at overveje Sømændenes Krav. Wilson fremhæver den store Taalmodighed, Sømændene har vist og gør opmærksom paa, at det nu er umuligt for Forbundet længere at holde sine Medlemmer tilbage fra en skæbnesvanger og vidtrækkende Strejke.

Matroser og Fyrbøder paa adskillige Skibe tilhørende Dampskibsselskaber ved Clyde, der driver Kystfart, har meddelt, at de vil nedlægge Arbejdet i Slutningen af næste Uge. (»Ritz. Bur.«.)

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 7. Juni. Isen driver bort fra Melrakke og Langanes.

Den 8. Juni. Spredt Is driver Øst over forbi Siglufjord. Vestlig Kuling; overtrukket.

Den 9. Juni. Isforholdene uforandrede.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det vil ses af omstaaende Annonce, sin aarlige Generalforsamling i Odense Lørdag den 8. Juli.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 5/1911, afsagt den 1. Marts 1911. A/S. Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise mod Assurancefirmaet Aug. Borgen.

Paa Rejse fra Kristinestad i Finland til Spanien med en Ladning Træ, grundstødte Dampskibet »Nautik«, tilhørende Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg, Mandag den 14. November 1910 ved Middagstid ved Bangsbostrand mellem Sæby og Frederikshavn. Skibet, der er et i 1897 bygget Staalskib paa 1,081 Brutto, 686 Netto Reg.-Tons og forsynet med dobbelt Bund, gik før Grundstødningen med mindsket Fart og kom til at staa paa jævnt skraanende Sandbund. Det var stærk Storm fra SSØ. med høj Sø og Regnbyger. Et Forsøg paa at bakke Skibet af Grunden mislykkedes, fordi Maskinen standsedes ved Sand i Pumperne. Skibet huggede en Del

i Grunden, men forblev tæt; det fik efterhaanden en Del Slagside (12^o) til Styrbord. En mindre Del af Dækslasten kastedes over Bord, og efterhaanden rettede Skibet sig op og svingede med Forstavnen ud fra Land. Da Maskinen, der nu var bleven klar, gik frem med fuld Kraft, lykkes det at faa Skibet bragt lidt udefter, men Forskibet blev atter af Vinden sat mod Land og Skibet stod nu fast. Kl. 4 Em. kom Em. Z. Svitizers Bjergningsdampers »Kattegat« til Stede, og Kontrakt afsluttedes med denne paa Vilkaar, at Bjergelønnen skulde fastsættes ved Voldgift. Paa Grund af det haarde Vejr, (Stormen tog dog efterhaanden noget af i Styrke) var det ret besværligt at faa Forbindelse mellem Skibene tilvejebragt; først Kl. c. 9½ om Aftenen kunde »Kattegat« begynde at slæbe, og efter et Par Timers Slæbning under Medvirkning af Skibets egen Maskine kom Skibet flot. Ved Dykkerundersøgelse fandtes Skibet saa godt som ubeskadiget.

Bjergelønnen blev for Skibets Vedkommende ved Voldgift bestemt til 12,000 Kr., men for Ladningens Vedkommende blev Spørgsmaalet efter sket Opsigelse af Voldgiftsoverenskomsten indbragt her for Retten. Citanterne A/S. Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise har paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Det er oplyst, at Værdien af Skibet har udgjort c. 160,000 Kr., og af Ladningen c. 80,000 Kr. Bjergningsdampers »Kattegat« er af Citanterne ansat til en Værdi af 150,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes for Ladningens Vedkommende en Bjergeløn af 6,000 Kr. at kunne være passende. Dette Beløb med Renter som paastaet vil derfor være at tilkende Citanterne, medens Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 59/1911, afsagt den 1. Juni 1911. Overretsprokurator Mundt, Aktor mod Tiltalte, Styrmand J. E. J.

Under nærværende Sag tillæses Styrmand J. E. J. for Overtrædelse af Sølovens § 306.

Det er oplyst, at Tiltalte, som er født den 30. Marts 1873 i Dragør og ikke tidligere straffet, har faret som Styrmand i fire à fem Aar. Som 2den Styrmand har han været om Bord i S/S. »Frederik« i femten Maaneder.

Sagens nærmere Omstændigheder er følgende: Den 9. Marts 1911 afgik »Frederik« om Eftermiddagen fra Larsens Plads for med fuld Last at gaa til England via Kejser Wilhelm Kanalen. Natten mellem den 9. og 10. henimod Kl. 2½ passeredes Gjedser Fyrskib, der laa for Øst fra kommende Strøm. Kl. 4 om Morgenen overtog Tiltalte Vagten efter 1ste Styrmand, der meddelte ham, at han paa Gjedser Fyrskib havde set, at Strømmen var medgaaende, og at Kursen, der da var VNV. ¼ V., maatte lægges nordligere, hvis man kom længere af Hyllekrog end fire Sømil. Tiltalte, der flere Gange før havde haft Vagt, naar man passerede samme Farvand om Natten, tog, da man nærmede sig Hyllekrog, en fire Stregers Pejling, men gjorde det — efter hvad der maa antages — i høj Grad skødesløst. Da han c. Kl. 4¼ fik Hyllekrog i en Vinkel af 45^o fra for. lod han en Matros undersøge, hvad Loggen viste, og da Hyllekrog var tværs ved 5-Tiden, blev Loggen atter undersøgt. Efter hvad Tiltalte da erindrede om den tidligere Opgivelse, skulde der i Mellemtiden være udløbet fem Sømil, og han anslog derfor Afstanden til Hyllekrog til fem Sømil. I Virkeligheden maa Retten gaa ud fra som utvivlsomt, at Tiltalte har hørt eller husket fejl med Hensyn til Matrosens første Opgivelse om Loggens Udvisende, og at Skibet i Virkeligheden har gennemløbet en større Distance og allsaa ogsaa haft en større Afstand fra Hyllekrog og Lollands Kyst. Tiltalte har erkendt, at han, da Skibet plejer at gaa ni Sømil i Timen, burde have forstaaet, at det var umuligt, at det paa tre Kvarter ikke skulde have udløbet mere end fem Sømil, og han burde derhos have

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 10. ds. blev bl. a. følgende Sager behandtede:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Berdiansk og Oprettelse af et nyt dansk Vicekonsulat i Jekaterinoslaw eller Charkow. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelsen af Konsulatet paa Guernsey og om dets eventuelle Besættelse. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Genbesættelsen af Vicekonsulatet i Sevilla. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Opretholdelsen af Vicekonsulatet i Porto Maurizio og dets eventuelle Henlæggelse til Oneglia. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en Handels- og Skibsfartskonvention mellem Danmark og den italienske Republik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Afsluttelsen af en Handels- og Skibsfartstraktat mellem Danmark og Venezuela. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Salg og Udsænkning af Spiritus til Mandskabet i danske Skibe drøftedes og besluttedes optaget til forsat Behandling.

8. Forhandling om Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landsinget. Sagen henvises til Behandling af et Udvalg.

9. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelsen af Posten som Konsul og Konsuldommer i Aleksandria. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 13. Juni 1911.

Undgaa Honfleur! Det er den reneste Berøvelse at studere Havne- og Arbejderforholdene ved en Del franske Havnestæder, skriver »Norg. Sjøft.«.

Uafsladelig gentages Klagerne om Forsinkelse paa Grund af manglende Dokplads eller Strejke. I begge Tilfælde gaar det ud over Skibsfarten, og enten Skylden kan henføres til Staten, Byen, Jernbaneselskaberne, Trælastimportørerne eller Losserne, bliver det til syvende og sidst Skibet, som maa lide mest derunder.

Bladet har tidligere advaret mod Forholdene i Honfleur, og det har efter kritiske Undersøgelser kunnet konstatere, at Situationen er nær ved Grænsen af det meningsløse.

Lossesrejken afgiver et grelt Eksempel paa Importørernes Stivsind og Manglen paa Forstaaelse af dens eventuelle Følger.

Mens de beregner sig tre Francs pr. Stander for Losning af Boards og 2½ Francs for Deals og Battens, har deres Losserne været lønnet med 4½ Francs om Dagen, hvilket giver Importørerne et smukt Nettoresultat. Arbejdernes Forlangende om ½ Francs Tillæg — altsaa fem Francs pr. Dag — er Foranledningen til Strejken, og da ingen af Parterne vil give efter, hober Tonnagen op uden Udsigt til snart lig Bedring.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Befolkningen i Honfleur staar gennemgaende paa Arbejdernes Side, og da disse for Tiden i stor Udstrækning er søgt ud paa Landet, hvor Lønnen er højere og Forespørgselen efter Arbejdskraft meget stor, er Tilstedeværelsen af ledige Kajarbejdere nede ved Dokkerne et Særsyn.

Losning ved Mandskabets Hjælp gaar smaat, hvortil kommer Vanskeligheden ved brugelig Kajplads. En svensk Damp, som ankom dertil den 24. Maj maatte vente tre Dage paa Kajtørn, og paa en anden Damp blev Losningen indstillet efter tre Ugers Forløb, fordi Kuskene ogsaa nedlagde Arbejdet paa Grund af Købmændenes Paaholdenhed i Lønsørgsmaalet overfor deres Arbejdere.

En Kaptajn skriver, at Skibets Mægler er i Lommen paa Lastemodtageren og vover ikke en Gang at udfærdige saa meget som en Notits om klar til Losning endsiges optræde overfor hans egenmægtige Dispositioner. Arbejdstiden begynder først Kl. 8 om Morgenen, og Forholdene tyder paa Anarki.

Her er faktisk kun to Ting at gøre. Enten at boykotte saadanne Byer eller forlange saa høje Fragter med Krav om stipuleret Liggelid uanset Strejke, manglende Kajplads etc., at Skibet i ethvert Tilfælde bliver holdt skadesløst.

Et Flag der forsvinder. Der er nu kun fire Dampere i den transatlantiske Fart, som bærer det amerikanske Flag, skriver »The Marine Journal« i New York, og de yngste af dem »St. Paul« og »St. Louis« er seksten Aar gamle, medens »Philadelphia« og »New York« er henholdsvis toogtyve og treogtyve Aar gamle. Hvor forældede disse Skibe er paa Vej til at blive, ses bedst af den Kendsgerning, at »Teutonic«, som blev bygget for White Star Linien i 1889, nu skal anbringes i Fart paa Montreal for kun at befordre 2den Klasses- og Mellemdeckspassagerer. Man behøver hverken Pen eller Papir for at udregne, hvor længe det vil vare, inden en Handelsdamp, der bærer det amerikanske Flag i oversøisk Fart, vil være en lige saa stor Sjældenhed, som den allerede nu er det i sydamerikanske Havne eller ude i Østen. Medens de nævnte fire Skibe vedblivende arbejder under Post-Subsidieloven af Marts 1891, saa er den Godtgørelse, som de modtager, dog ikke tilstrækkelig til Bygning af ny Skibe, som kunde afløse dem. I samme Tid har Storbritannien, Tyskland og Frankrig bygget Skibe af mere end den dobbelte, og i nogle Tilfælde af den tredobbelte Størrelse, og har nu Skibe paa Stabelen, der er fire Gange saa store.

Vi har modtaget følgende:

Et Vrag ved Møen. Jeg tillader mig gennem Deres ærede Blad at forespørge om af hvilken Grund Vraget ved Møen endnu ligger i samme Tilstand — uden Afmærkning?

Det ligger paa c. seks Favne Vand, to à tre Sømil fra Land, SV. for Fyret, og er farligt for Sejladser om Natten.

Man henstiller til rette Vedkommende snarest muligt at afhjælpe dette, før der sker en Ulykke i en mørk Nat.

Chr. Dam,
Reder for Nykjøbing Paketterne.

Norske og britiske Skibe. Den britiske Konsul i Oporto omtaler i »Shipp. Gaz.« et Faktum, som fortjener at bemærkes, nemlig den stadig voksende Forøgelse af norsk Tonnage, der finder Beskæftigelse fra britiske Kulhavne udefter og tilbage igen med Grubetømmer. I 1910 voksede den norske Dampskibstonnage overfor den britiske med over 20 pCt.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr. Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling i Odense Lørdag den 8de Juli 1911.

Forslag, som ønskes behandlet, skal være indgivet mindst 14 Dage forinden.

Dagsordenen m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

C. P. Lund,
Formand.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Portegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1876

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Portegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

Til d'Herrer

Skibsfører og Styrmand

tillader jeg mig at meddele, at jeg er flyttet fra Nyhavn 15 til det mere comfortable Hotel Victoria, St. Strandstræde 20, Hjørne af St. Annæ Plads.

Gode Værelser, moderate Priser, proper Betjening garanteres.

Ærb.

Niels Hansen.

Skib til Salg.

Begrundet paa Dødstald er Jagten „De 5 Brødre“ af Marstal til Salg. Maaler 27 Netto-Tons, og er i alle Maader godt vedligeholdt, og i sejlbar Stand. Alle Oplysninger laas ved Henvendelse til:

A. C. Friis,
Snarregade, Marstal.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkert Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A. S. Møller & Jochumsen, Horsens.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegne Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i

de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Hill-Madsen

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnens. Købh. Telef. 5260. Privat Telef. Øbro 2238 x.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egonvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Kunsthfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion.

Erter Begæring af Sagfører Nielsen, Marstal, som Kurator i Skibsfører i Marstal C. R. A. Christensens Konkursbo, bortselges ved offentlig Auktion, som holdes paa Svendborg Raadhus Mandagen den 19. d. M. Form. Kl. 11, den Boet tilhørende i Svendborg Havn beliggende Skonnert med Hjælpekure „Rudolf“ af Marstal, førende Registreringsbogstaverne N. R. B. D., drægtig 60,83 Brutto- og 38,23 Netto-Tons.

Konditionerne er fremlagte til Eftersyn her paa Kontoret.

Svendborg Købstads Auktionsret, den 9. Juni 1911.

O. F. Smith.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 13. Juni 1911.

18. Aarg.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS

AKVAVITTE.


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.


Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl. - Hof - Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, nrk.: »Palle«
= 40 Kr. =
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsubre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Sølvtorvet 4. Telf. Btho 1516 y.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

LANDMANDSBANKEN

Udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegnen Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faate
Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telefon. 206.

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 116.

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oskar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Telf. 162.
Telf. 162. Havnegade 37. Nakskov.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldsohmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederl.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stuveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling — Ferm expedition.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibaprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prieste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 28, ved Havnen.

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlf.: Kramper Horsens Telefon. Nr. 42

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinio à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruaeksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copensura** Telefon-Nr. **42**

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Gammel Strand 34.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.** Telefon Nr. **124.**

Telegr.: **Tugboat Company „Union“** Telegr.: **„Sojus“**
„Sojus“ „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugzerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 187.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

N	512	Rotes Meer: Ankerplütze im Rolen Meer. Blatt III. 1:18,000. Pris 1,40 M.
N	513	" " : Anstenerung von Muhammed Ghul. 1:80,000. Pris 2,10 M.
N	297	Indischer Ocean: Golf von Bengalen. 1:3,500,000. Pris 2,50 M.
R	209	Ostsee, Deutsche Küste: Die Ostsee von Dornbusch bis Scholpin. 1:300,000. Pris 3,40 M.
R	61	Nordsee, Deutsche Küste: Schleswig Holstein, Westküste, Südtlicher Teil. 1:100,000. Pris 2,70 M.
R	50	" Deutsche Bucht. Südhalt. 1:300,000. Pris 2,50 M.
R	49	" Deutsche Küste: Mündungen der Jade, Weser und Elbe. 1:100,000. Pris 4,10 M.
R	56	" " : Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil: 1:50,000. Pris 3,10 M.
R	352	Indischer Ocean: Südküste von Ceylon. 1:300,000. Pris 2,80 M.
R	13	Ostsee, Russische Küste: Gewässer um Hangö, 1904. 1:30,000.

2./6. — Freya pass. Dungeness 30./5. vestg. — Albertha pass. Dungeness 30./5. vestg. — Claudia, Aaberg, ank. Pensacola 1./6. Genius, Bastrup, ank. Scarborough 3./6. — Signe, Hansen, ank. Arendal 3./6. — Ellen pass. Dungeness 1./6. vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. Juni 1911. — Sø- og Handelsretsd. — Cirkulære Nr. 3 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd. — Dansk Dampskibsrederiforenings Forbyringsregler. — Af Nordisk Skibsrederiforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømissen fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden



1124. Fyr forandret. Punta Brava. Montevideo. Rio de la Plata. Punta Brava hvide, faste Fyr er forandret til et Blinkfyr, der hver 5. Sek. afvekslende viser hvidt og rødt Lys. Synsvide: 13 Sm. 34° 56', 2 S. Br. 56° 09', 2 V. Lgd.

1125. Rev fundet. Bahamonde Reef, Nelson Strait. Chile. Et Rev, Bahamonde Reef, paa hvilket det kun bryder i daarligt Vejr, bestaar af 3 Skær; det V.-ligste ligger paa 51° 42' 46" S. Br. 75° 11' 30" V. Lgd., de andre Skær henholdsvis 1/2 Sm N. 45° Ø. fra det V.-ligste. Revet, der ligger 2 1/2 Sm. NØ. fra Bahamonde Reef, kaldes Milward Rock.

VIII. Middelhavet, Sorte hav og Azovske Hav.

1126. Radiotelegraf-Station oprettet. Taranto. Italien Ø.-Kyst. Ved Taranto er aabnet en Radiotelegraf-Station med baade Dags- og Nat-Tjeneste. Kaldesignal: MTU. Normal Rækkevidde: 500 km. Normal Bølgelængde: 1100 m. 40° 28' 05" N. Br. 17° 15' 05" Ø. Lgd.

1127. Belysning forandret. Port of Volo. Grækenland. Paa Yderenden af den fuldførte Bølgebrædder ved Port of Volo, 5 1/2 Kl N. 4° V. fra Cape Sesklo Fyr, er tændt et grønt, fast Fyr. 39° 21' 2 N. Br. 22° 57' 5 Ø. Lgd. Det røde, faste Fyr paa Ø.-Pieren er flyttet til Jernbane Pieren Yderende.

1128. Lyststær flyttet og udlagt. Oran. Alger. Ved Oran er den sorte Lyststær, der viser rødt Lys, og som laa i 10 m Vand paa N.-Kanten af Banc Sainte Thérèse, flyttet c. 120 m N. i til 15 m Vand og afmærket nu Yderenden af Arbejderne ved den under Bygning værende Mole. Man maa ikke gaa S. om denne Tønde.

En rød Lyststær, der viser grønt Lys, er udlagt i 25 m Vand 1350 m fra Ydermoleus Fyr i en Retning fra Fyret, der danne en Vinkel paa 2 1/2° med Retningen af den yderste Del af Molen. Denne Tønde ligger c. 350 m fra den røde Lyststær, 1000 m N. 74° Ø. fra Fyret paa Havnemolen. Man maa hverken gaa mellem disse Tønder eller mellem dem og Fyret, der ligger paa 35° 42' 56" N. Br. 0° 38' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2863, 1909 og 2205. Kjøbenhavn 1910).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1129. Grund findes ikke. Diego Suarez. Madagascar NV.-Kyst. Grunden med 4 å 5 m Vand, 5 1/2 Sm N. 45° V. fra Ambodivahibé Pynt, findes ikke. Diego Suarez: 12° 13' S. Br. 49° 20' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anmerket; T: Tilhæg.

Korts Nr.	Bogs Nr.	N	R	T	England, Maj 1911.
3766		N			Strait of Malacca. — North approach to Klang strait.
1995		N			China Sea. — Singapore road.
2841		R			Scotland, West Coast. — Sound of Harris to Aird Bhreidhnis.
1491		R			England, East Coast. — Harwich Harbour. (April 1911).
1787		R			Ireland, East Coast. — Wexford to Wicklow.
2487		R			United States. — Portsmouth harbour.
3348		R			West Indies, Culebra. — Great harbour. (Marts 1911).
523		R			Gulf of Mexico. — Vera Cruz and Anton Lizardo anchorage.
3093		R			Africa, West Coast. — Sokoudi bay. Entrance to River Volta.
842		R			Bay of Bengal. — Sayer islands to Langkawi island.
		N			Tyskland:
171		N			Ostsee, Schwedische und Russische Küste: Alands See und Gelle Bucht. 1 : 200,000. Pris 3,10 M.
13		N			Ostsee, Russische Küste: Gewässer um Hangö. 1 : 33,500. Pris 1,60 M.
380		N			Westküste von Afrika: Cap July bis Cap Palmas. 1 : 3,000,000. Pris 2,80 M.
381		N			— — — — — ; Cap Palmas bis Sao Paulo de Loanda. 1 : 3,000,000. Pris 2,80 M.
111		N			— — — — — ; Hafen von Lagos. 1 : 10,000. Pris 1,90 M.
382		N			— — — — — ; Sao Paulo de Loanda bis Kapstadt. 1 : 3,000,000. Pris 2,80 M.
483		N			— — — — — ; Kap Cross bis zur Wallfisch Bucht. 1 : 150,000. Pris 2,80 M.
416		N			Ostküste von Afrika: Mozambique bis Port Natal. 1 : 3,500,000. Pris 2,80 M.

mouth 4./6. — Johanne, Thøgersen, afg. Kronstadt 3./6. til Rouen. Marie, Jessen, ank. Libau 5./6. — Cito, Jepsen, afg. Gefle 4./6. til Barcelona. — Dagmar, Mathiasen, afg. Ghent 4./6. til Stolpmunde. — Nerm a, Mikkelsen, pass. l'Ouessant 6./6. for Brest.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Burntisland 6./6. — Rim faxe, Westergaard, afg. Libau 6./6. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 1./6. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kotka 6./6. Rødfaxe, Viilandt, ank. Kjøbenhavn 29./5.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kristinestad 5./6. — Freja, Nielsen, ank. Kotka 5./6. — Vera, Thing, ank. Archangel 2./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rouen 5./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Helsingborg 30./5. — Agnete, Farup, ank. Rendsborg 6./6. — Her mia, Hansen, ank. Aalborg 2./6. — Alice, Jørgensen, ank. Libau 5./6.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Methil 5./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Ghent 5./6. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 5./6. — Gunhild, Hansen, ank. Frederiksstad 6./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Newport News 27./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gefle 2./6.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. Kronstadt 2./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 2./6. — England, Andersen, afg. Trepport 3./6. — Holland, Poulsen, afg. Neufahrwasser 1./6. — Rusland, Bennetzen, afg. Manchester 26./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kronstadt 3./6. — London, Bom, afg. Tyne 31./5. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Hernösand 30./5. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Sevilla 30./5. til Antwerpen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hamburg 27./5. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 28./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shuffoff, Brandt, afg. London 3./6. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 29./5. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 31./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Emden 31./5. — Russ, Petersen, ank. Dublin 31./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Stettin 31./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 2./6. —

Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Tyne 30./5. til Pugwash. Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Tormentine 31./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 1./6. til Belfast. — Helmer Mørch, Thorsen, afg. Tyne 30./5. til Miramichi. — Newa, Dahl, afg. Tyne 26./5. til Campbellton.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 28./5. til Genua. — Rintang, Caroe, ank. Havre 3./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 5./6. til Bangkok. — Pangan, Gabe, afg. Penang 28./5. til Port Said. — Samui, Licht, pass. Port Said 26./5. — Arabien, Cortsen, afg. Wladivostok 4./6. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Suez 1./6. — Indien, Jensen, pass. Suez 28./5. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 2./6. til Shanghai. — Cathay, Kruse, pass. Sabang 21./5.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. London 1./6. til St. Thomas. — St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 19./5. til London. — St. Croix, Koll, afg. St. Thomas 20./5. til Demerara.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Honfleur 1./6. — Energi, Jensen, ank. Randers 2./6. — Enighed, Jensen, ank. Ny-stad 3./6.

Sejlskibe.

Renne. Amalie, ank. Karrebaksmunde 29./5. — Kastor, Clausen, ank. Danzig 29./5. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Middelfart 30./5. — Sigurd, Kolof, ank. Karlskrona 1./6. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Lübeck 1./6. — Næstved, Clausen, ank. Kjøbenhavn 1./6. — John, Hintze, Knudsen, ank. Stolpmunde 2./6.

Æra. Prøven er 22./5. prajet paa 39° N. Br. 23° V. Lgd. — H. C. Christensen, pass. Dungeness 30./5. — Wemyss Castle, Bandholm er afg. til Bridgeness. — Salvador, Sand, ank. Exeter 31./5. — Skandia, Fabricius, ank. Llaunely 1./6. — Vega, Hansen, ank. St. Malo 31./5. — Sams, Andersen, ank. Drøbak 31./5. — Johanne, Stegmann, ank. Pillau 31./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Charlestown England) 1./6. — Vigilant, Jacobsen, ank. South Alloo 1./6. — Mette, Andersen, ank. Thorshavn 1./6. — M. Hay, Petersen, ank. Frederiksstad 1./6. — Marie, Petersen, ank. Stavanger 1./6. — Sostræne, Christensen, ank. Kotka 2./6. — Sejerskransen, ank. Kronstadt 2./6. — Majus Bay, Nielsen, ank. Stavanger 1./6. — Valborg, Johansen, ank. Rudkjøbing 2./6. — Mariane, Petersen, ank. Høitenu

16° 36' N. Br. 18° 55' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1036. Kjøbenhavn 1911.)

1096. Lystonede ombyttes midlertidig. Trelleborg. Sverig. Omkring den 10de Juni 1911 ombyttes den inderste Lystonede, Trelleborg, der viser hvidt To-Blink hver 4 Sek., midlertidig med en Lystonede, der afvæksende viser hvidt og rødt Lys. 55° 21' 44" N. Br. 13° 09' 13" Ø. Lgd.

1097. Taagsignal midlertidig ophørt. Högholm. Finske Bugt. Finland. Taagsignalet ved Högholm gives ikke indtil videre, da Apparatet er i Løden. 59° 49' N. Br. 22° 56' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 907. Kjøbenhavn 1911.)

1098. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Karlö. Reval. Finske Bugt. Rusland. Klokketønde ved Indløbet til Reval er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys. 59° 30' N. Br. 24° 41' Ø. Lgd. (Kort Nr. 135)

1099. Fyr midlertidig slukket. Pappene. Rusland. Østersøen. Pappene hvide Lyntyr er midlertidig slukket fra den 13de til den 28de Juni 1911. 56° 09' N. Br. 21° 02' Ø. Lgd.

1100. Grund fundet. »Kalkgrund« Fyrskib midlertidig ombyttet. Flensborg Fjord. Tyskland. I Flensborg Fjord er der fundet 8 m Vand paa 52° 32' 21" N. Br. 9° 37' 27" Ø. Lgd. tæt ved 10 m Grunden ved Skottstull Ledelynhine.

»Kalkgrund« Fyrskib er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Sønderburg« (Kort Nr. 117. 125. 137 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 957. Kjøbenhavn 1911.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1101. Fyr forandres. Varö. Göteborg Skærgaard. Sverig. I Sommeren 1911 vil Varö Fyr blive forsynet med en Lystonede, der viser rødt, fast Lys fra S. 14° Ø. gennem S. til c. S. 1° V. 57° 33' 07" N. Br. 11° 48' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186. 211 og 236. Danske Løds. Side 247.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1102. Vrag. Doggersbank. Nordsøen. Paa Doggersbank er sunket et Vrag, hvoraf noget af Rejsningen er over Vandet. Vraget ligger i 25 m Vand paa 53° 05' N. Br. 30° 01' Ø. Lgd.

1103. Fyr midlertidig slukket, midlertidig Fyr tændt. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. Den 6te Juni d. A. slukkes Rote Kliff Fyr for c. 3 Ugers Tid. I dette Tidrum vises ved Hjælp af 3 Fyrskibslanterer, der ophænges paa Taarngalieret, hvidt, fast Lys i Retningene SØ, Ø. og NØ. Flammens Højde: 59 m. 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 813. Kjøbenhavn 1911.)

1104. Aftærkning forandret. Twiellent. Elben. I Bifaryandet ved Twiellent har de røde Stumpfonter a og b nu henholdsvis Bogstavene h og c. En rød Stumpfont a er udlagt i 1,5 m Vand paa 53° 36' 18" N. Br. 9° 34' 39" Ø. Lgd. Dybden i Løbet er kun 2,5 m. Sort Spidstønde 1 er uddraget indtil den 13de Juni d. A. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2861. Kjøbenhavn 1909.)

1105. Fyr midlertidig forandret. Schillighörn. Jade. Den 29de Maj 1911 slukkes indtil videre, paa Grund af Ombyrning, Lystonken i Schillighörn Fyr, der leder op ad Jade, samt de 2 tilhørende Varselslystinker. Efter Ombyrningen maa man ikke stole paa Lystinklene, medens Fyret brynder til Forsøg. 53° 42' 21" N. Br. 8° 01' 43" Ø. Lgd.

1106. Sommeoverser. Holland. Fra den 8de Juni til 1ste Oktober 1911 afholdes Sommeoverser i N. Rott. Waterweg, S. for Spidstonden og med grøne Tønder paa S-Siden.

Fra den 20de Juli til 20de September 1911 afholdes Sommeoverser: 1) i Hartingvliet, c. 2 Kbl neden for Hellerovelsius, mest uden for Storskibsfaryandet. Pladsen afmærkes med Spidstønder og Stumpfonter: 2) i Volkerak (Hellegrat) saa vidt muligt uden for det afmærkede Faryand, ud for Fort De Kuyter. Pladsen bliver afmærket.

1107. Fyr atter normalt. Noordhoofd. Hoek van Holland. Noordhoofd hvide og røde Lyntyr brynder atter normalt. Det viser Ek-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. Det midlertidige hvide Lyntyr er slukket. 51° 59' 11" N. Br. 4° 05' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 301. Kjøbenhavn 1911.)

1108. Fyr tændes. Fyr ombyttet. Goeree. Zeegat van Goeree. I den første Halvdel af 1912 skal der tændes et nyt Fyr paa V.-Pyrten af Øen Goeree paa Klitterne ved Westhoofd. 51° 48' 49" N. Br. 3° 51' 51" Ø. Lgd.

Goeree hvide Blinkfyr er ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 20 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 12,5 Sek. Fyret vises fra NV.-Hjørnet af Fyrtaarnet og skjules delvis ind mod Land af Lanterneen. Flammens Højde: 48 m. Svisvidde: 18 Sm. 51° 49' N. Br. 3° 58' 49" Ø. Lgd.

1109. Lystønder udlægges og forandres. Vlaamsche Banken. Belgien. Om kort Tid udlægges følgende Lystønder:

En sort Lys- og Fløjteønde, Middelerke Bk, med afkortet Kogle som Topbetegnelse, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., udlægges i 10 m Vand paa SV.-Kanten af Middelerke-Bank. 51° 15' 30" N. Br. 2° 41' 25" Ø. Lgd.

En rød og hvid lodret stribet Lys- og Fløjteønde, Østende Bk, med Diamant som Topbetegnelse, der viser rødt Lys med To-Formørkelse hver 22 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 5 Sek., udlægges i 10 m Vand paa V.-Kanten af Østende Bank. 51° 17' 17" N. Br. 2° 46' 05" Ø. Lgd.

En rød og sort vandret stribet Lys- og Fløjteønde, Stroombank, med Ballon som Topbetegnelse, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., udlægges i 8 m Vand paa N.-Kanten af Stroombank. 51° 14' 57" N. Br. 2° 51' 29" Ø. Lgd. En sort Lystonede, Bk den Øverste, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., udlægges i 4 m Vand paa V.-Kanten af Bank den Øverste. 51° 07' 17" N. Br. 2° 36' 07" Ø. Lgd.

Den røde Lys- og Fløjteønde, Middelerke Bank, skal have Ballon som Topbetegnelse. 51° 17' N. Br. 2° 43' Ø. Lgd. Den rød og sort lodret stribe Lys- og Fløjteønde, Østende Bank, skal have Kors som Topbetegnelse. 51° 17' N. Br. 2° 50' Ø. Lgd. Den røde Lys- og Klokketønde ud for Østende Havn skal forandres til at vise hvidt Lys med To-Formørkelse hver 22 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 5 Sek., 51° 14' N. Br. 2° 53' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1701. Kjøbenhavn 1910.)

1110. Fyrskibs Belgienhed. »East Goodwin«. Goodwin Sands. England. »East Goodwin« Fyrskib ligger paa 51° 13' 05" N. Br. 1° 36' 35" Ø. Lgd.

1111. Lys- og Klokketønde udlægges til Forsøg. Barrow Deep. Themsen. Den 8de Juni 1911 udlægges, c. 2 Kbl N. 19° Ø. fra »Barrow« Lys- og Klokketønde (Nr. 1), til Forsøg en Fyrhaad, der er forsynet med en automatisk Klokke, en Undervandsklokke og et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 20 Sek. Fyrhaaden kan inddrages uden Varsel. »Barrow« Lys- og Klokketønde: 51° 41' N. B. 1° 18' Ø. Lgd.

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1112. Oplysninger vedrørende Flaaderovnen 24. Juni 1911. Spithead. England. I Anledning af Flaaderovnen ved Spithead er der truffet følgende Bestemmelser:

Flaaden vil ligge ankreret mellem selve Hovedlandet og Den Wight og mellem Indløbet til Portsmouth Havn og Bramble Bank.

En Plan over Flaadens Ankerplads, der ligeledes viser Ankerpladserne for Handelskibe og et særligt Kort i stor Maalstok over Spithead udlægges c. 1ste Juni af Admiraltetet. Det pålægges Indtrængende Skibssejere og Skibsførere at overholde de truffene Bestemmelser og straks at efterkomme Politifartøjer Anvisning.

Politifartøjer fører et rødt Flag i Sørvæn. Beesligningen bør ske med den største Forsigtighed, og det maa erindres, at store Dampere kan være forhindret i at vige for Sejlartøjer. Skibe advares særlig mod at komme tæt til Eskadrer af Orløgskibe under Gang, da det kan være umuligt for store Skibe, som manøvrerer i tæt sluttet Orden i Lodstarrand at gaa al Vejen for nedende Skibe. Opmærksomheden henledes paa, at store Skibes Skræverand kan forarsage, at Sejlskibe nærer at vende og miste Styret. Dampere, som kommer i Nærheden af Flaaden, skal brænde de bedste Valtesku, saa at Røg ikke virker generende, i modsat Fald vil de blive vist bort.

Mellem den 19de og 28de Juni, inklusive, er det tilladt Skibe, undtagen under Revnen og Illuminationen den 24de Juni, at passere mellem Skibenes Rækker, men kun følgende bestemte Renninger og med en Fart, der ikke overskrider 7 Knob.

Mellem den 19de og 28de Juni er Sejladsen om Natten gennem Spithead Løb meget vanskeligt, og Løbet er spærret fra den 24de Juni Kl. 12 Mid. til den næste Formiddag Kl. 3, i hvilken Tid store Skibe til og fra Southampton skal passere gennem The Needles.

De 2. S-lige græn og hvid vandret stribe Tønder ved Sønupepladsen ud for Gilticker Point indtages midlertidigt omtrent den 10de Juni. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 918. Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1113. Lystønde udlagt Lys- og Klokketønde forandret Farve. Channel Patch. River St. Lawrence, Canada. Ved Skibsfartens Begyndelse i 1911 udlægges i S. 2 m Vand en rød Lystønde, 62 B, der viser hvidt Lys med hyppige Formønstre, c. 3/4 Sm NNØ. for Channel Patch Lys- og Klokketønde. 47° 15' 15" N. Br. 70° 19' 10" V. Lgd.

1114. Signal-Station oprettet. Cape North Fyr. Money Point. Signal-Station nedlagt. Cape St. Lawrence. Cape Breton Island N.-Kyst. Ved Cape North Fyr er oprettet en Signal-Station. 47° 01' 45" N. Br. 60° 35' 10" V. Lgd.

Signal-Stationen ved Cape St. Lawrence er nedlagt. 47° 05' 55" N. Br. 60° 23' 15" V. Lgd.

1115. Grund. Lasell Island V. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En c. 50 m bred Stengrund strækker sig c. 320 m ud fra V.-Siden af Lasells Island, paa Yderenden af Grunden er 4. m Vand. 44° 11' 40" N. Br. 68° 58' 10" V. Lgd.

1116. Lystønde ombyttet med Klokketønde. Nonamasset Point Shoal. Woods Hole Harbor. Vineyard Sound. Massachusetts. Nonamasset Point Shoal Lystønde Nr. 1 er ombyttet med Nonamasset Klokketønde Nr. 1. 41° 30' 35" N. Br. 70° 40' 15" V. Lgd.

1117. Lys- og Klokketønde udlægges. Lystønde og Klokketønde inddrages. Brown Shoal. Delaware Bay. Den 15de Juni 1911 udlægges Brown Shoal Lys og Klokketønde Nr. 7 ved SØ-Enden af Brown Shoal. Samtidig inddrages Brown Shoal Lystønde Nr. 7 og Klokketønde 7 A. Brown Shoal: 38° 57' N. Br. 75° 08' V. Lgd.

1118. Lystønde ombyttes med Lys- og Klokketønde. Listons Range. Delaware River. Den 15de Juni 1911 ombyttes Listons Range Lystønde Nr. 2 L med en Lys og Klokketønde. 39° 21' 50" N. Br. 75° 27' 10" V. Lgd.

1119. Ledefyr tændt. Beaufort Harbor. North Carolina. Følgende Ledefyr gennem det uddybede Løb til Beaufort Harbor er tændt:

Bird Island Bagfyr. 34° 41' 25" N. Br. 76° 39' 40" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. 34° 41' 55" N. Br. 76° 39' 15" V. Lgd.

Bird Island Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, skærmet i Retningen til Shæckleford Point Bagfyr. 34° 41' 50" N. Br. 76° 40' 00" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. 34° 42' 10" N. Br. 76° 39' 50" V. Lgd.

1120. Baaker opført. Savannah River. South Carolina. Ud for Dautskie Island, Savannah River, er opført midlertidige Ledebaaker med hvid Skive. Forbaaken staar i 1.5 m Vand N. 1 1/2° V. fra Tybee Fyr og N. 54° Ø. fra Oyster Beds Forfyr. Bagbaaken staar i 0.5 m Vand 2140 m N. 39 1/4° V. fra Forbaaken. Baakerne vil blive ombyttede med permanente Baaker.

1121. Baaker opført. Knights Key Channel. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Knights Key Baake 1 med sort, firkaantet Dagmærke staar paa SV.-Siden af Løbet i 6.5 m Vand S. 61 1/4° V. fra Boot Key højre Kant og N. 26° V. fra Sombro Key Fyr. Knights Key Baake 2 med rødt, trekantet Dagmærke staar paa NØ.-Siden af Løbet i 6.5 m Vand S. 62° V. fra Boot Key højre Kant og N. 21 3/4° V. fra Sombro Key Fyr. Knights Key Baake 4 med rødt, trekantet Dagmærke staar paa NØ.-Siden af Løbet i 6.5 m Vand S. 82 1/4° V. fra Boot Key højre Kant og N. 17 3/4° V. fra Sombro Key Fyr. Sombro Key Fyr: 24° 27' 36" N. Br. 81° 06' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1122. Skær. Advarsel. Tampico Harbour. Mexiko. I N.-Molens Forløpse, Tampico Harbour, strækker Skær sig c. 3/4 Kbl ud fra Yderenden af Molen. Skibsflorene, der ikke er lokalt kendt, advares mod at staa ind uden Lods, paa Grund af skiftende og stærk Strøm. Dybden paa Barren var 6. m i April 1911. Fra Signal-Stationen ved Fyret hejses sædvanligvis ikke Signal, naar Barren er farlig, og heller ikke naar Vejret forhindrer Lodserne fra at gaa om Bord i Skibe. N.-Molens Hoved: 22° 16' N. Br. 97° 48' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1123. Fyr tændt. Rat Island. Fernando Noronha. Brasilien. Paa Rat Island, c. 2 1/2 Kbl. N. 57° Ø. fra V.-Enden af Poppa Point, er tændt et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 20 Sek.; det lyser fra S. 36° V. gennem V. N. og Ø. til S. 90° Ø. Synsvidde: 18 Sm. 30 48' S. Br. 32° 23' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2436. Kjøbenhavn 1910.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1087. Opmaalingsvare inddraget. Nordsøen. De mellem Fyrskibene »Horns-Rev« og »Graadyl« udlagte Opmaalingsvare er atter inddraget. »Horns-Rev« Fyrskib: 55° 34' (06") N. Br. 7° 19' (30") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 576. Kjøbenhavn 1911.)

1088. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevælen 4.5 m, i Svanholm-Løb 2.5 m, i Kobbere-Løb 3.0 m, i Gaasholm-Løb 2.5 m. Der er saaledes for Tiden 2.5 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

1089. Lodsdamper midlertidig ombyttet. Skagen. Skagerak. Lodsdamperen ved Skagen er midlertidig ombyttet med en Lodsæksbaad. Skagen: 57° 44' N. Br. 10° 38' Ø. Lgd.

1090. Vager flyttes. Boels Rev. Jyllands Ø.-Kyst. Kattegat. I Løbet af Sommeren 1911 flyttes den røde Vager med 3 koste paa Ø.-Siden af Boels-Rev. N. for Indløbet til Randers-Fjord, c. 100 m Ø. i Vagerens nuværende Plads: 56° 38' (45") N. Br. 10° 24' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. 187 og 211. Danske Lods, Side 163. Søm-Fort, Side 16.)

1091. Vrag uskadeliggjort. Gjerrild Fyr N. Kattegat. Vraget af Muddermaskinen, c. 4.5 Sm N. 4° V. fra Gjerrild Fyr, er borttaget og Vraglystønden inddraget. 56° 36' (00") N. Br. 10° 49' (30") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2684. Kjøbenhavn 1910.)

1092. Nat-Skydeøvelse. Farvand midlertidig spærret. Samsø Ø. Kattegat. Fra den 4de til den 6te Juli, fra den 28de til den 30te August og fra den 5te til den 7de September d. A., samtlige Datoer inklusive, vil der blive afholdt Nat-Skydeøvelser i Farvandet Ø. for Samsø. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.-V. gennem Vageren med hvid Stage og 2 nedadvendte koste i Lindholm-Dyb, mod Ø. af en Linie i N.-S. gennem Hatter-Baru Lystønde, mod S. af en Linie i ØSØ.—VNV. gennem Staalhøj-Hage og mod V. af en Linie i N.—S. gennem Lindholm V.-Punt.

Naar Skydningen finder Sted er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed og andre Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i de nævnte Farvande. Hatter-Baru Lystønde: 55° 52' (21") N. Br. 10° 52' (11") Ø. Lgd.

1093. Sten fundet. Grønne-Revle. Isefjord Indløb. Kattegat. Paa Grønne-Revle ved Indløbet til Isefjord er fundet Sten med 1.5 m, 2. m og 2.5 m Vand over. Stenene ligger henholdsvis 5550 m N. 82° V., 5315 m N. 79° V., 5800 m N. 78° V. og 5150 m N. 79° V. fra Spodshjerg Fyr. Spodshjerg Fyr: 55° 58' 35" N. Br. 11° 51' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 151 og 227. Danske Lods, Side 227.)

1094. Is ved Island. Telegram fra Sigulufjörður. Den 2den Juni. Ved Kap Nord er der lidt spredt Is, som driver NØ. over; ellers isfrit. S.-lig Vind; klart.

Den 5te Juni. Spredt Is ved Skagatå og Skagatjörður Munding. Ø.-lig Vind; Taage.

Telegram fra Seydisfjörður:

Den 31te Maj. Østlandet atter isfrit.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1095. Vrag forgesvæftersagt. Södra Kvarnen. Østersøen. Den rapporterede Mast, der var observeret mellem Understen og Märket Fyr, er forgesvæftersagt. Understen Fyr: 60°

I Løbet af Maanedene vil der komme flere Ladninger Sojakager til Afskibning dels til Provinserne, dels til Sverig; ligeledes ventes Dampere med Byg, Majs og Hvede.

Generalforsamlinger.

Danske Lloyd

afholdt den 30. f. M. sin aarlige Generalforsamling, der dirigeredes af Overretssagfører L. David.

Bestyrelsens Næstformand, Generalkonsul Johan Hansen af lagde Beretning og paapegede, at dette Selskabs 11te Forretningsaar udviste en ikke ubetydelig Fremgang i Premieindtægt, idet denne i Driftsaaret 1910 var steget til Kr. 586,268.37 mod Kr. 488,438.65 i 1909, og samtidig procentvis set en væsentlig Nedgang i Administrationsudgifterne. Aarets Skadesprocent var tildels højere end Gennemsnittet af de sidste Aars; men de fra 1909 overførte Reserver havde vist sig fuldt ud tilstrækkelige.

Derefter gaves Decharge for Regnskabet, der udviste et Overskud af Kr. 40,000. Det vedtoges at give et Udbytte af 10 pCt. (20 Kr. pr. Aktie) for 1910. Til Reservelønden henlagdes Kr. 12,000, hvorefter denne andrager Kr. 105,000.

De efter Tur afgaaende tre Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes, ligeledes Revisorerne, Kancelliraad C. Jespersen og Hov. Regnskabsfører L. Serup.

Havarier og Forlis.

Skonnerten »Eske Smith« af Nykjøbing M., der den 20. Maj strandede paa Holmø paa den finske Kyst, er i Folge »Morsø Avis« bleven taget af Grunden Pinsedag. Skibet er stærkt beskadiget i Bunden og maa underkastes en større Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsum, er i disse Dage Damperen »Ellen« af Karlskrona, der sank i Sundet efter Kollision med Øresundshavnen »Svevige« og blev indbragt her til Kjøbenhavn, solgt til Firmaet Petersen & Albeck, Kjøbenhavn. Damperen vil nu blive forhalet til Firmaets Værft, hvor den vil blive opbygget.

Gennem samme Firma er Sk. »Martine« af Kjøbenhavn, 39 Reg-Tons og lastende 98 Tons dw., bygget 1897 i Sverig, solgt til Kapt. K. Th. Madsen, Rudsjøbing.

Den 31. f. M. løb en Galease med Hjalpskrue af Stablen fra Ring Andersen's Værft i Svendborg. Skibet bygges for Regning Kapt. Schmidt-Rasmussen, der selv vil fore det. (Æro Avis.)

Den 28. f. M. afholdtes der i Folge »Svendb. Amtst.« Provetur med 3/m. Sk. »Danmark« bygget hos J. Philip Jørgensen, Thuro. Provaturen faldt særdeles heldig ud, og Skibet afgik derefter til Solvesborg for at laste Cement til Kotka. Skibets bestyrende Reder er Skibsreder R. S. Hansen.

Paa samme Værft lægges i de nærmeste Dage Kolen til en 3-m. Skonnert, der er bestilt.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Sønd Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Dunkerque 30./5. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 5./6. for Piræus. — Algarve, Borries, ank. Antwerpen 6./6. Anglo Dane, Wienecke, afg. Bergen 6./6. sydpaa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 4./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 20./5. — Arno, Fischer, afg. Antwerpen 4./6. hertil. — Aurora, Tønnesen, ank. hertil 7./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 1./6. — Beira, Lunge, ank. hertil 3./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 6./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Algier 5./6. — Christian IX, Holm, ank. Pflau 5./6. — Dagmar, Bogvad, pass. Gibraltar 3./6. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 6./6. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Pflau 1./6. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 1./6. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 5./6. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 3./6. til New York. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Holtenau 7./6. for Antwerpen. — Hjelm, Rasmussen, ank. hertil 2./6. — Jolanta, Simonsen, ank. Petersborg 30./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 5./6. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 27./5. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 6./6. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 6./6. — Leopold II, Christensen, ank. hertil 6./6. — Loire, Craignou, ank. Kotka 4./6. — Louise, Larsen, ank. London 4./6. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 4./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Marseille 6./6. — Morsø, Nellenmann, ank. Stockholm 4./6. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Holtenau 6./6. for Stettin. — Nicolaï II, Jørgensen, ank. hertil 3./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 22./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 28./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 2./6. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 2./6. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 1./6. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 2./6. — Saga, Wiberg, afg. herfra 6./6. til Antwerpen. — Seine, Damp, ank. hertil 3./6. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, ank. Stettin 5./6. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 6./6. — Tyr, Thaning, afg. herfra 6./6. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 6./6. — Viking, Meyer, afg. Arendal 5./6. nordpaa. — Lena ank. hertil 5./6. — Malm afg. Liverpool 2./6. hertil. Vadsø ank. Liverpool 4./6. — Minsk ank. Riga 4./6.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 5./6. — Amalienborg ank. Cardiff 28./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg afg. St. Johns 3./6. — Borglum afg. Pola 3./6. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 3./6. — Dansborg afg. Algier 5./6. — Elsborg afg. Libau 5./6. — Esrom ank. Wladivostok 3./6. — Flynderborg ank. Huelva 29./5. — Fredensborg ank. Rouen 5./6. — Frederiksborg ank. Livorno 6./6. — Guldborg ank. Genua 31./5. — Gurre pass. Algier 26./5. — Hammershus afg. Rotterdam 4./6. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 5./6. — Hundborg ank. Sunderland 6./6. — Høneborg ank. Huelva 1./6. — Jelling afg. Ancona 6./6. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 6./6. — Jungshove pass. Norfolk 26./5. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 6./6. — Kallundborg ank. Ypila 25./5. — Kalo ank. Campbellton 27./5. — Klampenborg ank. Hamburg 4./6. — Kronborg ank. Rio de Janeiro 30./5. — Leire ank. Genua 29./5. — Lilleborg pass. Kjøbenhavn 2./6. — Marselisborg pass. Gibraltar 3./6. — Visborg ank. Rouen 2./6. — Næsborg ank. Antwerpen 5./6. — Peter Mærsk ank. Riga 3./6. — Randelsborg afg. Odense 3./6. — Rosenborg ank. London 3./6. — Silkeborg ank. Brest 5./6. — Skakkeborg ank. Hartlepool 2./6. — Skanderborg ank. Algier 2./6. — Skjoldborg afg. Danzig 3./6. — Skodsborg ank. Riga 5./6. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 30./5. — Stegelborg ank. Uleåborg 31./5. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 5./6. Søborg ank. Dalhousie 30./5. — Taarnborg ank. Garston 3./6. — Tuborg ank. Newport 27./5. — Ullsborg ank. Huelva 3./6. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 6./6. — Vordingborg ank. Petersborg 5./6. — Ørkild ank. Jacobstad 4./6.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dieppedalle 30./5. — Martha, Christensen, ank. Blyth 3./6. — Elna, Rathje, ank. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, ank. Melbo 5./6. — Simone, Møller, ank. Howden Dock 4./6. — Jeanne, Olsen, afg. Aguilas 3./6. — Vera, Larsen, afg. Tunis 6./6. — Daisy, Iagensen, ank. Stugsund 6./6. — Anine, Leth, afg. Boucau 3./6. — Kamma, Löffler, afg. Tyne Dock 31./5.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, pass. Helsingør 4./6. for Kirkaldy. — Nexes, Basse, ank. Esbjerg 3./6. — Ellen, Hansen, ank. Goole 4./6. — Fylla, Christensen, ank. Kongsdal 4./6. — Gerda, Iversen, ank. Hudiksvall 5./6. — Hebe, Skou, ank. Teign-

(Fortsættes Side 337.)

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr.: Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

som et Vidnesbyrd om, hvor nødvendigt det er for Kap-tajnen at have sine Beviser i Orden for at kunne gennemføre en Paastand om, at Skade paa Ladningen skyldes stormende Vejr paa Rejsen, hvorfor Skibet ikke er ansvarligt.

De nærmere Omstændigheder er følgende:

»Medea«, som er et dobbeltdækket Skib bygget af Jern i Glasgow 1868, var befragtet af Firmaet Henry Lund & Co. i San Francisco for en Rejse fra Göteborg og Limhamn til San Francisco. Lasten bestod af c. 1,420 Tons Jern, Cement og Stykgods, hvoraf c. 300 Tons var stuvet i Mellemdækket, paa samme Tid som Cementen i Underrummet var løftet saa højt som muligt, og Skibet var ved Afgangen fra Limhamn i fuld sødygtig Stand og i enhver Henseende udrustet for Rejsen.

Paa Rejsen mødte Skibet meget stormende Vejr og havde en overmaade lang Rejse ud til San Francisco.

Under Losningen viste Ladningen sig beskadiget af Søvand, som var kommet ned gennem Dækket, hvorpaa Befragterne fremsatte Fordring mod Skibet paa en Erstatning af ikke mindre end \$ 4,800.00, idet de paastod, at Skaden var foraarsaget ved, at Skibet ikke var sødygtigt ved Rejsens Begyndelse, og som Støtte for denne deres Paastand paaberaabte de sig, at Skibet havde for lidt Last i Mellemdækket. Sagen blev indbragt for Retten for Foreningens Regning, og denne tilvebragte adskiligt Bevismateriale for, at Ladningen i dette Tilfælde var stuvet paa den samme Maade som mangfoldige andre lignende Ladninger, som er skibet fra Göteborg og Limhamn for San Francisco, samt for at Skibet var mageligt i Søen.

Foreningen vandt Sagen ved »The District Court for the Northern District of California«, men Befragterne appellerede til »The Circuit Court of Appeal«, hvis Afgørelse gik i Befragternes Favor.

I sine Domspræmisser udtaler Dommer Morrow først, at Bevisbyrden for, at Skaden skyldes Søskade, hvorfor Skibet ikke er ansvarligt, paahviler Transportøren, og efter at han derefter havde gennemgaaet Kap-tajnens og Styrmandens Vidneforklaring under Kryds-eksaminationen, hvoraf det fremgik, at det ikke bestem kunde paavises, hvor Vandet var kommet ned gennem Dækket, uagtet Styrmanden, efter at Skibet var kommet rundt Kap Horn, havde været nede i Rummet for at undersøge dette, kommer han til den Slutning, at da Vidnerne ikke kunde paavise, paa hvilken Maade Søvandet, som havde beskadiget Ladningen, var kommet til denne, og da der ikke i Journalen var indført noget desangaaende, saa kunde Indstævnte ikke føre fyldestgørende Beviser for sin Paastand og vil have at erstatte Appellanterne den foraarsagede Skade.

Fragtmarkedet.

Gennemgaaende ligger Markedet ikke saa godt som for en Uge siden. Tonnage synes i de fleste Retninger at være rigeligere, og selv om Rederne kæmper tappert nok for at holde Raterne oppe, har det dog ikke kunnet undgaaes, at de er gaaet lidt tilbage, hvilket gælder saavel de udgaaende som de hjemgaaende. Pinschelligdagene har uden Tvivl ogsaa øvet deres Indflydelse, og i Rusland etc. falder Pinsen først paa Søndag og Mandag, altsaa en Uge senere end hos os, men naar den er overstaaet, vil all igen gaa i sin normale Gange. Iøvrigt blev der sluttet livligt haade fra Sortehavet etc. og fra Østen, men Raterne er, som sagt, lidt lavere end for en Uge siden, ligeledes Kulfragterne ud til Middelhavet. Fra Østersøen og Hvidehavet slutes der livligt. Tønen er temmelig fast, særlig fra Hvidehavet, hvorfra der er en Mængde ubefrag-

tede Laster, og en lang Række Dampere erholdt ganske lønnende Fragter. Kulfragterne ind til Østersøen holder sig stadig paa et lavt Niveau. I det efterfølgende nævner vi nogle af de sidste Befragtinger.

Østen. For Sukker fra Java sluttedes en halv Snes Dampere til 27/6 pr. Juni—Juli, 26/3 pr. August—Septbr. til U. S./Evropa. Hvede Australien/Evropa c. 26/. Bombay 18/6 à 19/6 Dødvægt. Basis én Lossehavn U. K./Kontinentet. Fra Kurrachee efter almindelig Skala omkring 16/ udsøgt Havn.

Sortehavet etc. Store Baade fra Nikolajeff, Odessa etc. eller Sulina c. 7/9 London eller Rotterdam, 8/ Weser/Antwerpen, 8/3 Hamburg, mindre Baade 9/ à 9/6 N. C. Azow betaler 9/ »any«, 9/6 Hamburg, og fra Donauen betalles 8/6 til Antwerpen/Rotterdam. Salt fra Europatoria 11/6 Neufahrwasser, 12/ Reval, alt Juni Afskibning.

Middelhavet stille. Erts Karthagena/Garston 7/6 Almeria/Rotterdam 7/6, Porman/Rotterdam 7/4½, full terms. Bilbao betalte 4/1½, Middlesbro. 4/4½ Glasgow. —

Nordamerika nærmest uforandret. Deals fra Halifax 35/. Bay Foundy 38/9, St. John 35/, alt til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Petroleum Philadelphia/Japan 21 Cents én, 21½ to Havne (September). Golfen/U. K. Kont. 32 Cents paa Form. »0« (Juni). Tommer Golfen/River Plate 127/6, Rotterdam og Tyne 78/9. —

River Plate meget flov. Fra nedre Havn 7/9 à 8/ O. C., ingen Reduktion, Bahia Blanca 8/6 samme Basis.

Østersøen. Fra Petersborg 1/2¼ Hvedebasis London eller Rotterdam, prompt, 1/3 pr. 25. Juni—15. Juli, andre Pladser i Forhold. Pulpwood Petersborg/Rotterdam Mk. 22. Brügge eller Ghent Fres. 33/34, Rouen Fres. 36/37. Fra Riga noteres London, Hull eller Grimsby 22/ D. B., Fres. 29/30 Antwerpen, Fres. 32 Rouen, Hfl. 12 à 12½ Holland. 28/ Cardiff, Swansea eller Barry.

Fra Botten sluttedes bl. a. Fredrikshavn/London 23/6 D. B. & B., Gelle (2 Pladser)/London 21/ D. B. & B., 22/ Floorings. Gamle Karleby/London 25/6 D. B. & B., Kotka/Grimsby 22/ D. B. —

Fra de tyske Havne noteres 7/ for Sveller til London.

Kulfragter. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 3/9 Kronstadt, 4/3 Stockholm (1,600), 4/6 Königsberg (1,400), 3/4½ Hamburg (1,850), 5/ St. Nazaire, 7/ Gibraltar, Genua 7/6. — Fra Firth of Forth blev betalt 3/9 Kronstadt 4/ Kotka, 4/1½ Kiel (1,100). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi: 4/9 Reval (1,600), Fres. 9 Marseille, 7/6 à 8/ Genua (6,000), 8/6 à 8/9 Venedig, 6/6 à 6/9 Port Said, 17/4½ Bahia Blanca (5,000), 17/7½ La Plata (3,600), 16/ Montevideo (3,500).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Hvad de mindre Skibe angaar, da ser det just ikke lyst ud for Tiden: Nordtyskland er saaledes ret usselt; medens Königsberg hidtil har sluttet til 4 Mk., er Danzig saa godt som blottet for Ladninger, og flere Skibe har maattet gaa ledig derfra. Stolpmünde faar nu og da enkelte Havrelaster i Markedet, hvorimod Colberg er meget flov. Stettin slutter til omkring 3 à 3½ Mk.; fra Stralsund og Nærhed er der ikke tilstrækkelige Ladninger for de derliggende Skibe, som ogsaa har maattet sejle ledig fra disse Pladser. Memel noterer af Trælaster til Neustadt og Rendsburg 19 à 20 Mk., Hzehoe 24 Mk., Bremen 25 à 25½ Mk.; med Hensyn til Hamburg er det ligeledes flovt derfra, men Minimalraterne gennemføres. Norge har nærmest kun Trælaster til tyske Nordsøhavne, bl. a. til Wilhelmshaven, Ems 22 à 23 Mk., Emden 27 Mk.; derimod udbydes ingen Feldspath-Ladninger for Tiden. Sverig har vel Stenlaster, overdrevent mange er det dog ikke, saaledes noteres til Riga 3½ Mk., Hamburg 3¾ Mk., Elbing 3½ Mk., Pillau 3¼ Mk., Danmark har fra Provinserne kun lidt, bl. a. Bøgetræ til Fløkkelfjord 7½ à 8 Kr. pr. Favn; fra Hasle sluttedes til Kiel og Lübeck 3 Mk., og fra Allinge noteres Gadesten til Hamburg 4 Mk. Kjøbenhavn sluttede fra ventende Damper Hvede til Nykjøbing F. 10 Øre. Sojakager til Norrköping 3 Kr.

danske Helligdage i Tiden mellem Kl. 5 Em. og Kl. 7 Fm., for Donkeymænd for Tiden mellem Kl. 6 Em. og Kl. 6 Fm. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads, samt for Arbejde ved Rengøring af Skibet, Aftørring af Maskineriet, Rensning af Fyrsterne, Kedelrør, Forbrændingskamre efter Ankomst til Land, naar saadant Arbejde ikke varer ud over 2 Timer.

For udelukkende at holde Damp til Varmeledning betales dog kun 33 Øre pr. Time i Overarbejdspenge.

Overarbejdspenge betales ikke for Spise- og Hviletider.

§ 7.

Naar der under Ophold ved Land arbejdes paa egen Kost, er Daglønnen for Fyrbødere Kr. 3.75 pr. Dag og for Kullemperer Kr. 3.25 pr. Dag.

For Dele af Dage betales pro rata.

§ 8.

Fra Fyrbødernes Side maa der ikke lægges Skibene Hindringer i Vejen ved deres Lastning, Losning eller Afgang.

§ 9.

I Tilfælde af Havari, Brand eller hvor Menneskeliv, Skib eller Ladning af Føreren skønnes at være i Fare, er Fyrbødernes forpligtede til at deltage i *alt* Arbejde, som forlanges af Skibets Fører.

Denne Forpligtelse er bindende indtil Afmonstring har fundet Sted.

Fyrbødernes er forpligtede til at udføre Overarbejde mod Betaling.

§ 10.

Den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

København, Maj 1911.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Den ny spanske Skibsafgift.

I Følge Meddelelse fra den norske Legation i Madrid har den spanske Regering udsat til 1. Juli 1911 Ikrafttrædelsen af Artikel 1 om Skibsafgifter i Loven om »Comunicaciones Maritimas«, hvilken Artikel skulde træde i Kraft den 1. Januar 1911.

Legationen udtaler samtidig, at til den Tid mener man at kunne have behandlet Regeringens Forslag om denne Skibsafgifts Afskaffelse.

Maanedsbefragtning.

Et Spørgsmaal, som ofte forelægges Foreningen, er, om Rederen er ansvarlig for Skade paa Ladningen, som er forarsaget ved, at Stuvningen ikke har været udført paa forsvarlig Maade, f. Eks. at der ikke har været tilstrækkelig Bedding eller Underlag. I de fleste Maanedscertepartier fraskriver Rederen sig ethvert Ansvar for Stuvningen, og det er derfor en Selvfølge, at Rederen ikke kan holdes ansvarlig for Følgerne af nogen Fejl eller Forsømmelse af Stuveren, som er i Befragterens Tjeneste og betales af denne; selv i de Tilfælde, hvor Skibets Besætning er behjælpelig med Stuvningen ved f. Eks. at nedlægge Beddingen, kan Befragteren ikke holde Rederiet ansvarlig for Følgerne af mulige Mangler ved denne, idet Besætningen, naar den udfører saadant Arbejde, udfører dette i Befragterens og ikke i Rederiets Tjeneste.

I Følge Certepartiet skal Befragteren betale blandt andet, Udgifter ved Lastning og Losning, og der burde derfor ikke kunne opstaa Strid om, hvem der skal betale

for »trimming candles«; denne Udgift er jo en direkte Udgift ved Lastningen, som det i Henhold til Kontrakten paahviler Befragteren at betale.

Tælling af Trælaster, Træmasse etc. i Mersey og Preston.

Firmaet Vogt & Maguire i Liverpool skriver til Foreningen: »Vor Mening angaaende dette Spørgsmaal er, at ethvert Skib burde tælle sin Last ud, efterhaanden som den passerer Skibets Lønning, naar Rederne ønsker at faa en nogenlunde rimelig Fragtopgørelse. Vi finder, at Skibets Officerer som Regel har stor Vanskelighed ved at klare en saadan Tælling, da de ofte har andre Ting at passe. Undertiden faar vi en eller to af Skibets Folk til at tælle, og vi maa saa tage to til tre Mand til Hjælp fra Land. Det faldt os da ind, at følgende maatte være et godt Arrangement for alle Interesserede og spare alle Parter for en Mængde Ubhageligheder og Vanskeligheder: Man kunde forsøge at arrangere sig med ansvarlige Folk her til at tælle Lasterne mod en Betaling af f. Eks. 3 d. pr. Standard deals & battens. Naar det kunde blive ordnet saaledes, at Dampskibe i Nordisk Skibsrederforening vil gaa med hertil, saa kunde vi skaffe Vedkommende nogenlunde regelmæssigt Arbejde og paa den Maade sikre os, at man fik kompetente Folk til Arbejdet. Saaledes som det nu er, nærer vi ofte Frygt og Ængstelse med Hensyn til Paalideligheden af vor Tælling. Vi kender Tilfælde, hvor Tallet har vist 10 til 15 Standards for lidt, men hvor vi desuagtet har opnaaet at opgøre Fragten paa Grundlag af Konnossementet.«

Idet Foreningen henholder sig hertil, overlader den til de af dens Medlemmer, der har Skibe i denne Fart, at træde i direkte Forbindelse med d'Hrr. Vogt & Maguire for at faa dette ordnet. Foreningen er ogsaa af den Anskuelse, at en saadan Ordning i Længden vil vise sig gavnlige og hensigtsmæssige for alle Parter.

Maanedscertepartier. — Uheldige Klausuler.

En norsk Reder oplyser, at Befragterne i Gulfhavnene søger at faa en saalydende Klausul ind i Maanedscertepartierne:

»steamer to work night and day if required by charterers and all steam winches to be at the charterers' disposal during loading and discharging and steamer to provide men to work same both night and day if required, charterers agree to pay for all night work at the legal Norwegian rate.«

Naar nu Rederen af en eller anden Grund ser sig nødt til at engagere Folk fra Land som Winchmænd, maa han selvfølgelig betale disse den gangse Pris for saadant Arbejde, medens han blot kan forlange Betaling i Følge den norske Lov af Befragterne med en saadan Klausul i Certepartiet, og Forskellen kan løbe op til mange Penge, naar f. Eks. den gangse Pris for Nat-arbejde er 25 Cts. pr. Time. Rederne bør derfor ikke akceptere en saadan Klausul, men fastholde at Betalingen for Natarbejde skal være »current local rate.«

Lodsafgifter i Senegal.

Foranlediget af nogle Bemærkninger fra Foreningens Side om ovennævnte Sag, har Foreningen modtaget flere Sager af denne Art fra Redere af danske Sejlskibe, som har været i Senegal. Det danske Udenrigsministerium har paa Henvendelse fra Foreningen velvilligen lovet at forhandle med de franske Myndigheder angaaende Tilbagebetaling af, hvad der er beregnet formeget i Lodsafgift. Imidlertid henstiller Foreningen til de af Medlemmerne, som har haft Skibe i denne Fart, at de nøje undersøger deres Regninger og i Tide indrapporterer til Foreningen. Hvis der er beregnet dem noget Tillæg i Lodsafgiften, fordi Skibet er fremmed.

Beskadiget Ladning.

Ved United States »Circuit Court of Appeal« er der for nylig faldet Dom i en Sag, der navnlig har Interesse

Dansk Dampskibsrederiforenings Forhøringsregler.

Matroser, Baadsmænd, Tømmermænd og Letmatroser.

§ 1.

Hyren pr. Maaned fastsættes fra og med den 1ste Juni 1911 til 1ste Juni 1914 for Matroser til Kr. 62,50, for Baadsmænd til Kr. 67,50 og for Tømmermænd til Kr. 70,00 samt Værktøjspenge Kr. 2,50 pr. Maaned; dog saaledes, at Hyren forhøjes med Kr. 2,50 pr. Maaned for Matroser, der har gjort 1 Aars uafbrudt Tjeneste i samme Rhederi.

Fra 1ste Juni 1914 fastsættes Hyren pr. Maaned for Matroser til Kr. 65,00, for Baadsmænd til Kr. 70,00 og for Tømmermænd til Kr. 72,50 plus Kr. 2,50 om Maaned i Værktøjspenge, gældende til 1ste Juni 1919.

Hyren for Letmatroser er Kr. 45,00 pr. Maaned.

§ 2.

Forhyring finder Sted efter Søloven med de i Bestemmelserne eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modificationer og Tilføjelser:

Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid:

- for Dampskibe i indskrænket Fart udkræves fra een af Siderne Opsigelse med mindst 7 Dages Varsel til Fratrædelse i dansk Havn i Henhold til Sølovens Paragraf 84;
- for Dampskibe i transatlantisk og oversøisk Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indenfor 12 Timer efter Skibets Ankomst og Fortøjning ved Losse- eller Ladeplads i første danske Havn til Fratrædelse i Henhold til Sølovens Paragraf 84;
- for Dampskibe i al anden Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.
- Oplægges Skibet i dansk Havn, er Rhederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovenfor nævnte Opsigelsesfrister.

§ 3.

Naar det af Skibsføreren findes nødvendigt og af ham forlanges, er Dæksmandskabet forpligtet til at arbejde ved Lastning eller Losning saavel i Land som i Lægtene.

§ 4.

Dæksbesætningen skal under almindelige Forhold ved Land ikke gøre mere end 10 Timers Arbejde i Etmaalet. (Se dog Bestemmelserne om Vagt i § 6).

§ 5.

Overarbejde betales med 45 Øre i Timen, naar Skibet ligger ved Land fortojet ved dets Losse- eller Ladeplads paa Søndage eller danske Helligdage, samt paa Sogndage i Tiden mellem Kl. 6 Aften og Kl. 6 Morgen. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads, samt for Rengøring af Skibet, naar saadant Arbejde ikke varer ud over 2 Timer.

§ 6.

Naar Skibet ligger ved Land, i Havn eller paa andet sikkert Sted, hvor Vagt forlanges, udtages dertil en Mand af Dæksbesætningen. Vagten varer fra Kl. 6 Aften til Kl. 6 Morgen, og Vagtsmanden er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde.

Vagten Natten før Søndage og Hjemlandets Helligdage betales med 33 Øre pr. Time. Hvor Besætningen beordres til at blive om Bord for at forhale, betales kun Overarbejdspenge for selve den Tid, hvori der forhales.

Naar Skibet afsejler, og Vagtsmanden beordres til Dæksarbejde, uden at han har haft mindst 6 Timers Hvile, betales der ham Overtid for den Tid, som mangler i, at han har haft 6 Timers Hvile.

§ 7.

Naar der under Ophold ved Land arbejdes paa egen Kost, er Daglønnen for Matroser Kr. 4,00 og for Letmatroser Kr. 3,50.

For Dele af Dage betales pro rata.

§ 8.

Den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

København, Maj 1911.

Fyrbødere og Kullempere.

§ 1.

Hyren for Fyrbødere er fra og med den 1ste Juni 1911 til 1ste Juni 1914 Kr. 62,50 pr. Maaned. Har en Fyrbøder gjort uafbrudt Tjeneste i samme Rhederi i 1 Aar er Hyren Kr. 65,00.

Fra 1ste Juni 1914 er Hyren Kr. 65,00 pr. Maaned indtil 1ste Juni 1919.

For Kullempere er Hyren Kr. 50,00 pr. Maaned.

§ 2.

Forhyring finder Sted efter Søloven med de i Bestemmelserne eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modificationer og Tilføjelser: Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid:

- for Dampskibe i indskrænket Fart udkræves fra een af Siderne Opsigelse med mindst 7 Dages Varsel til Fratrædelse i dansk Havn i Henhold til Sølovens Paragraf 84;
- for Dampskibe i transatlantisk og oversøisk Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indenfor 12 Timer efter Skibets Ankomst og Fortøjning ved Losse- eller Ladeplads i første danske Havn til Fratrædelse i Henhold til Sølovens Paragraf 84;
- for Dampskibe i al anden Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.
- Oplægges Skibet i dansk Havn, er Rhederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovenfor nævnte Opsigelsesfrister.

§ 3.

I Skibe, hvor Antallet af Fyrbødere er 3, maa Fyrbødere ikke erstattes med Kullempere, naar den uafbrudte Sejlads varer over 12 Timer i Etmaalet.

§ 4.

Arbejdstiden ved Land er for Fyrbødere og Kullempere fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em., for Donkeymænd fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. (se dog Bestemmelserne om Arbejde i Forbindelse med Dokning m. m. § 6) og i Søen 10 Timer.

§ 5.

Fyrbødere er kun forpligtede til at forrette Tjeneste ved Kul og Aske, Hoved- og Hjælpemaskineri, saasom Styreapparater, Spil, Varmeapparater, Elek. Anlæg, Kølemaskineri m. m., samt daglig Rengøring af Lukafer og Kamre.

§ 6.

Overarbejde betales med 45 Øre i Timen for Fyrbødere og Kullempere, naar Skibet ligger ved Land fortojet paa dets Losse- eller Ladeplads, paa Søndage og

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydlisfjord den 1. Juni: Østlandet atter isfrit.

Telegram fra Sigluffjord den 2. Juni: Ved Kap Nord er der lidt spredt Is, som driver nordøstover; ellers isfrit. Sydlig Vind; klart.

Telegram fra Thorshavn den 5. Juni: Spredt Is ved Skagetaa og Skagefjords Munding. Østlig Vind; Taage.

Telegram fra Sigluffjord den 6. Juni: Isforholdene uforandret ved Skagen, spredt Is udenfor Melrakke; dog let fremkommeligt. Sydvestlig Vind, halvklart.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 41/1911, afsagt den 27. Maj 1911. Maskinmester Svend Jensen mod A/S. E. M. Z. Svitizers Bjergningsentreprise ved dets administrerende Direktør H. O. C. Heckscher.

Citanten, Maskinmester Svend Jensen, der siden 8. Juni 1904 har været ansat hos det indstævnte Selskab, A/S. E. M. Z. Svitizers Bjergningsentreprise, og senest havde arbejdet som 2den Maskinmester paa de Indstævntes Bjergningsdamper »Protector«, der var stationeret i Østasien, blev den 6. Marts, efter at »Protector« var vendt tilbage hertil, afskediget af de Indstævnte. Citanten var Medlem af et af de Indstævnte for deres Funktionærer dannet Pensionsfond, hvis Midler tilvejebringes dels ved Tilskud fra Entreprisen, dels ved Bidrag fra Entreprisens Funktionærer, idet disse, saalænge de er i Entreprisens Tjeneste, svarer af den faste Gage 4 pCt., der indeholdes maanedsvi i Gagen, og af Tantiemen 6 pCt. aarlig. En Funktionær kan som Regel ikke erholde Pension, med mindre han har været mindst femten Aar i Entreprisens Tjeneste og har bidraget til Fondet. I Pensionsfondets Reglement hedder det derhos blandt andet: »Afskediges en Funktionær uden en ham tilregnelig Aarsag, inden han efter nærværende Regler vilde være pensionsberettiget, og efter i mindst to Aar at have betalt Bidrag til Fondet, tilbagebetales ham det Beløb, han har ydet som Bidrag for sig og eventuelt for Hustru med 4 pCt. aarlig Rente indtil Afskedigelsesdagen.«

Da Citanten efter Afskedigelsen i Henhold til den citerede Bestemmelse stillede Krav om at faa tilbagebetalt sine Indskud, og da de Indstævnte afslog at betale ham noget, har Citanten anlagt nærværende Sag. Hans under den mundtlige Procedure nedlagte endelige Paastand gaar ud paa, at de Indstævnte dømmes til at betale ham det Beløb, der i Aarenes Løb er tilbageholdt af hans Gage og Tantieme, ialt Kr. 654.59 med Renter 4 pCt. pro anno indtil Afskedigelsesdagen Kr. 82.66 og 5 pCt. pro anno af Hovedstolen fra Stævningens Dato samt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De mener, at der ved de foran citerede Ord »uden en ham tilregnelig Aarsag« ikke alene sigtes til Omstændigheder, der vilde berettige til Afskedigelse uden Varsel, men overhovedet til alle Tilfælde, hvor en Afskedigelse er motiveret ved vedkommende Funktionærs Forhold og Egenskaber (mangelnde Duelighed, Ufordragelighed etc.), saaledes at »utilregnelig Aarsag« kun skulde foreligge, hvor Afskedigelsen er begrundet i Forhold, der er ganske uafhængige af Funktionærens Vilje og Evne, saasom Indskrænkning af Personel, uforskyldt Sygdom og lignende.

Idet de Indstævnte gør gældende, at Citantens Afskedigelse udelukkende skyldtes, at han var forsømmelig, ikke til at stole paa, ufordragelig overfor dem, han arbejdede sammen med, og overhovedet ikke skikket til at arbejde i en Bjergningsdamper, mener de, at han ikke har Krav

paa Tilbagebetaling af de erlagte Bidrag til Pensionsfondet. Subsidiært hævder de, at han i al Fald ikke har Krav paa Tilbagebetaling af Tantiemebeløbet.

Af de under Sagen tilvejebragte Oplysninger synes det blandt andet at fremgaa, at Citanten oprindeligt har været vel anskreven hos sine Overordnede, men at han senere er bleven, eller at han i al Fald af den 1ste Maskinmester, han i den sidste Tid har arbejdet under, er betragtet som noget efterladende i sit Arbejde.

Hvad der er oplyst om hans Forhold skønnes imidlertid ikke at have givet de Indstævnte tilstrækkelig Grund til at nægte at tilbagebetale ham hans Bidrag til Pensionsfondet. Det maatte i hvert Fald fordres, at de Indstævnte overfor Retten godtgjorde, at de har haft virkelig alvorlig Grund til at afskedige Citanten.

Herefter, og da Retten ikke kan se nogen Hjemmel til at undtage, hvad der stammer fra Citantens Tantieme, fra Tilbagebetalingen, vil der være at give Døm efter Citantens Paastand, idet dog Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at kunne hæves.

Cirkulære Nr. 3 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd.

1. Paa dertil given Anledning har Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Udredelsen af det i Sejlskibstilsynslovens § 25. 2det Stykke omhandlede, dobbelte Vederlag udfald*), at da »gentagne Syn« maa antages at omfatte samtlige de i Lovens § 7 b. ommeldte periodiske Syn, og da de i Loven omhandlede Skibes og Fartøjers Redere eller Ejere efter Bestemmelsen i § 7 b. burde have ladet Syn foretage inden den 1ste Januar 1911, ville Synsmændene i Tilfælde, hvor denne Tidsgrænse uden Nødvendighed er bleven overskreden, og Begæring om Syn først er bleven fremsat efter den nævnte Dato, være berettigede til at beregne sig det dobbelte af det i Lovens § 20 b. omhandlede Vederlag.

2. Regninger over de Udgifter, som det i Henhold til Sejlskibstilsynslovens § 27 paahviler Statskassen at udrede, udfærdiges paa de ved Ministeriets Foranstaltning dertil trykte Blanketter og underskrives af den Synsmand eller Stedfortræder, der har foretaget de paagældende Forretninger, jfr. iøvrigt herved Bestemmelserne i Cirkulære Nr. 2, sidste Stykke.

Paa Tjenesterejser kunne Synsmændene benytte 2den Klasse Jernbane og Kahytsplads (1ste Kahyt) samt iøvrigt de Befordringsmidler, som maatte udkræves. Det paahviler dog Synsmændene at drage tilbørlig Omsorg for, at Befordringsudgifter og Dagpenge i hvert enkelt Tilfælde ikke komme til at overskride det nødvendige; de bør saaledes i Tide skaffe sig Oplysning om, hvori Forretningen skal bestaa (om det drejer sig om Syn eller Bundeflersyn o. s. v.). I Tilfælde af, at Skibet ikke ligger ved Bolværk, bør der i Tide træffes fornøden Aftale om Synsmændenes Afhentning med Baad fra Skibet.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 19de Maj 1911.

O. B. Muus.

Emil Krogh.

*) Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart til Politidirektøren i København i Ministerialtiden A. Nr. 49 for 2den Marts 1911.

Kjøbenhavn, den 8. Juni 1911.

Svovlfragter fra Sicilien. En Skibsreder skriver til »Norges Sjøft.«: »Da de fleste Redere vistnok er ukendt med de nuværende Forhold for Svovlfragter fra Sicilien, — navnlig fra Girgenti, tror jeg det kan være nyttigt at fremsætte nogle Oplysninger derom. Det egentlige Lastested er Port Empedocte, — en meget vanskelig Havn at komme ind og ud af for Sejlskibe, da der ikke findes Bugserhjælp. Ballasten maa losses i smaa Lægtre paa ti Tons og maa føres til Søs, hvilket kun kan foregaa i stille Vejr og kan tage baade otte og fjorten Dage. Svovllasten tages almindeligvis ogsaa i Lægtre fra Stranden, og Indlastningen er saaledes afhængig af godt Vejr og kan derfor tage ubegrænset Tid, og da Lasten placeres »in bulk«, maa der en Masse Underlag til for at faa Skibet passende stabilt, saa man ikke risikerer at miste Rigningen paa Rejsen. Da Lasten kommer vaad og fugtig i Skibet, foraarsager dette paa en længere Rejse, for Eksempel til Australien, at al Maling i Rummet er totalt forsvundet og erstattet med Rust, desuden bliver Lasten c. fem pCt. lettere under Rejsen. Forhen var Udgifterne ved den Slags Last temmelig moderate, men nu er det modsatte Tilfældet. Et Skib paa 930 Reg.-Tons havde fornylig i rene faste Udgifter 4.800 Francs, uagtet det havde »dunage« om Bord og derved sparede c. 500 Francs, samt kom fra italiensk Havn, hvorved der sparede endnu 1.000 Francs. Altsaa vilde Skibet uden disse Fordele have haft en Udgift paa c. 6.300 Francs foruden Kontanter til Mandskabet, Proviant, Rekvizita etc. I Certepartiet forbeholder Befragteren sig, at Skibet skal udlosse Lasten i Sække, hvilket i Australien koster 3/9 pr. Ton. Man véd, at Skibets Mandskab nu for Tiden ikke maa røre en Finger ved Losning, Lastning eller Ballast i Australien. Det er lykkes Befragtere at afslutte disse Fragter til 14/ pr. Ton; men efter de nuværende Forhold, selv om man beregner Hjemfragt fra Australien, bør disse Fragter være c. 20/ for at holde Rederiet skadesløst.«

Jernerts-Ladninger. Board of Trades Marine Department har, i Følge »Shipp. Gaz.«, udsendt følgende Meddelelse angaaende Jernerts-Ladninger, til Vejledning for Redere og Skibsførere: Board of Trades Opmærksomhed er blevet henledt paa Tilfælde, hvor Skibe, der har været ladet med en særegen Art af Jernerts eller Erts af en særlig flydende Beskaffenhed, enten er gaaet tabt, er blevet forladt, eller med Nød og næppe har undgaaet en Ulykke ved, at deres Ladning har forskudt sig i daarligt Vejr, hvorved Skibet er blevet usødygtigt. Disse Ladninger har bestaaet af »sludge iron ore« (Mudder-Jernerts) fra Spanien, »hog ore« (en fed Lerart stærkt iblandet med Jernoxyd) fra Holland og Belgien, og knust, vaad Jernerts fra Havne i Sverig og De Forenede Kongeriger. De paagældende Skibe har sædvanligvis været lastet overensstemmende med Lasthavnenes Sædvaner, og der synes ikke at have været taget særlige Forholdsregler for at afværge Ladningens Forskydning. Board of Trade ønsker derfor at henlede Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at alle Ladninger staves saaledes, at Skibet bliver sikkert og sødygtigt, og henleder især Opmærksomheden paa Nødvendigheden af at anbringe velegnede Langskibs-Skodder for den Slags Ladninger, som er omtalt her.

Den foreslaede Forhøjelse af Havneafgifterne i Hamburg vil forsaavidt det for Tiden kan skønnes blive forkastet af Borgerrepræsentationen, skriver »Hamb. Nachr.«. Efter al Sandsynlighed er der sikret et Flertal imod Forhøjelsen. At Nægtelsen imidlertid ikke udspringer af énsidige og egoistiske Motiver fra Købmændenes Side fremgaa af, at Handelsstanden har til Hensigt at bære sin Andel af Finansreformen, idet der paa Foranledning af Købmandskredse er blevet nedsat et Udvalg,

der skal overveje Indførelsen af andre Skatter eller Afgifter i Stedet for den paatænkte forhøjede Havneafgift, og som skal bæres af Handelsstanden.

Sønæringsloven og Navigationsvæsenet. Under 2. Juni har Ministeriet for Handel og Søfart nedsat et Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om Formaalstjenligheden af at foretage Ændringer i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 og af omordne Navigationsundervisningsvæsenet samt til eventuelt at udarbejde og fremsætte Forslag i saa Henseende.

Til at indtræde som Medlemmer i Udvalget har Ministeriet udnævnt:

Konst. Departementschef i Ministeriet for Handel og Søfart G. Busck-Nielsen, Formand.

Som Repræsentanter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart: Styrmand Chr. Christensen af Kjøbenhavn, Skibsreder H. I. Christensen af Marstal, Skibsfører A. V. Knudsen af Kjøbenhavn, Direktør K. Reinhard af Kjøbenhavn.

Som Repræsentanter for Navigations-skolerne: Navigations-skolebestyrer F. Hansen af Marstal, Navigations-skolebestyrer Neergaard af Kjøbenhavn, Navigations-skolebestyrer Tuxen af Svendborg.

Samt endvidere af Ministeriets Embedsmænd: Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen og Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart Emil Krogh.

Den truende Sømandsstrejke. Dampskibsrederiforeningen i Kjøbenhavn har fra International Shipping Federation« i London modtaget følgende Telegram: Vi erfarer, at der i Udlandet gaar Rygter om en Sømandsstrejke her i Landet. Bemærk venligst, at dette er absolut urigtigt. Alt er roligt her.

Fra London telegraferes den 5. Juni: Komitéen for den interantionale Sømandsstrejke begyndte i Gaar en tre Dages Konference i London for at behandle Spørgsmaalet om den foreslaede almindelige Sømandsstrejke. Forhandlingerne foregaa for lukkede Døre, man Have-lock Wilson har dog efter Mødet udtalt, at der ikke endnu var truffet nogen Afgørelse.

I Dokkvartererne er der i Aftes i Tilslutning til denne Bevægelse afholdt en Række offentlige Møder.

Sømandskonferencen er sluttet den 5. ds. Der gives ingen Oplysning om Resultatet, men Dellagerne i Mødet har erklæret, at alle de fornødne Skridt til en almindelig Sømandsstrejke er truffet, saa at den kan erklæres paa et givet Signal. (Ritz. Bur.)

Traadløs Telegrafstation. Den 15. Maj er der, i Følge »Hansa«, blevet aabnet en Gnisttelegrafstation i Danzig, som er i Forbindelse med Telegrafvæsenet, og er bestemt til offentlig Afbenyttelse til Forbindelse med Skibe i Søen. Stationen vil blive holdt aaben fra Kl. 6 Fm. til Kl. 12 om Natten. Anraabningssignalet er »Kdg«. Normalbølgen har en Længde af 600 m, og den normale Rækkevidde udgør om Dagen 600 og om Natten 1,200 Km. Kystgebyret er 15 Pfg. pr. Ord, dog mindst Mk. 1,50 for et Telegram.

Sø- og Handelsretsdøm. Sø- og Handelsretten tilkendte den 1. ds. Svitser hos Firmaet Jansen & Co. 14,000 Kr. med Renter 5 pCt. fra 20. April 1911 for Bjergning af Damperen »Brage« af Tvedestrand, der den 16. Marts i Aar grundstødte paa Manø paa Rejse fra Hull til Eshjerg med en Ladning Oljekager.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Skib til Salg.

Begrundet paa Dødsfald er Jagten „De 5 Brødre“ af Marstal til Salg. Maaler 27 Netto-Tons, og er i alle Maader godt vedligeholdt, og i sejlbar Stand. Alle Oplysninger faas ved Henvendelse til:

A. C. Friis,
Snarregade, Marstal.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2, samt Mandag, Onsdag og Fredag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂. Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud. betalinger besørges.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6 og 4106.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve. Eneferhandling for Danmark: J. E. Ohlensgade 19. Telf. Øbro 1030.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende. Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagot behørende Reel og billig Betjening garanteres.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Kunsthvæverer Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S, Hjørring.

DEN
BEDSTE!



Christian den IX'sgade 5. Mæz - Telef. 5670.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Juni 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævel. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	---



¶ Margarine, specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 europæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff. , St. Annaplads 19 & 21.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
 Skibsmægler.
Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
 Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov
 Faas i alle Skibsprovianderingsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemellestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with
PNEUMATIC PLANT
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Reparations Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser

E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre) i Kasse eller Hus med Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkertø

dobbelte og lange

Sextanter og Oktanter

med og uden Kew Certifikat

Reparationer

udføres.



Walkers

originale

Lodde- og Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelte og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer

udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

25./5. — Dansborg afg. Nicolajeff 27./5. — Elsborg ank. Königsberg 24./5. — Esrom pass. Sabang 15./5. — Flynderborg pass. Gibraltar 28./5. — Fredensborg afg. Libau 29./5. — Frederiksborg afg. Cardiff 26./5. — Guldborg pass. Gibraltar 26./5. — Gurte pass. Algier 26./5. — Hammerhus er pass. Sagres. — Harrildsborg ank. Hull 28./5. — Hundborg ank. Rotterdam 27./5. — Høneborg afg. Grangemouth 24./5. — Jelling ank. Ancona 28./5. — Jømsborg afg. Huelva 27./5. — Jungshoved afg. Norfolk 26./5. — Jægersborg ank. Rotterdam 27./5. — Kallundborg ank. Ypila 25./5. — Kalø ank. Campbellton 27./5. — Klampenborg pass. Sagres 26./5. — Krønborg afg. Norfolk 3./5. — Lejre ank. Genua 29./5. — Lilleborg ank. Windau 23./5. — Marselisborg afg. Galata 25./5. — Visborg ank. Burntisland 27./5. — Næsby ank. Riga 25./5. — Peter Mærsk ank. Pernau 28./5. — Randelsborg ank. Odense 28./5. — Rosenborg afg. Cartagena 26./5. — Silkeborg ank. Huelva 25./5. — Skakkeborg afg. Jacobstad 27./5. — Skanderborg afg. Cardiff 25./5. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 29./5. — Skodsborg pass. Sagres 24./5. — Spigerborg afg. Blyth 27./5. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 27./5. — Stjerneborg ank. Brahestad 24./5. — Søborg afg. Sydney 28./5. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 28./5. — Tuborg ank. Newport 27./5. — Ulfborg ank. Oran 26./5. — Uranienborg afg. Memel 24./5. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 28./5. — Ørskild ank. Kjøbenhavn 28./5.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Helsingør 28./5. til Riga. — Nordsøen, Gram, afg. Gefle 30./5. til Melilla. — Nexos, Basse, ank. Methil 30./5. — Ellen, Hansen, ank. Dunkerque 28./5. — Fylla, Christensen, ank. Tyne Dock 29./5. — Karla, K. Nielsen, ank. Friedriksstad 29./5. — Marie, Jessen, ank. Petersborg 29./5. — Bodil, Uldall, afg. Kjøbenhavn 27./5. til Mo. — Nerma, Mikkelsen, afg. Åbo 29./5. til Brest.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 28./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 29./5. til London. — Pavel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 24./5. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Labraggen 26./5. til Emden. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 19./5. til Dublin. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Stettin 31./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 26./5. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Tyne 20./5. til Pugwash. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Malmo 15./5. til Tormentine. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 24./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Tyne 30./5. til Miramichi. — Nawa, Dahl, afg. Tyne 26./5. til Campbellton.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien, Cortsen, ank. Vladivostok 25./5. — Siam, Knudsen, pass. Singapore 26./5. — Indien, Jensen, pass. Snez 28./5. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Perim 26./5. Cathay, Kruse, pass. Sabang 21./5. — Pangan, Gabe, afg. Penang 28./5. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 17./5. — Bintang, Caroe, pass. Gibraltar 27./5. — Samui, Licht, ank. Port Said 26./5. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 28./5. til Gema.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 28./5. — St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 19./5. til London. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 20./5. Demerara.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 29./5. til Petersborg. — London, Bom, ank. Tyne 25./5. — Paris, Tholander, afg. Hernösand 30./5. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Sevilla 30./5. til Antwerpen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 26./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hamburg 27./5. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 28./5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Tunis 23./5. — Europa, Hansen, ank. Zeebrügge 26./5. — Frankrig, Friis, afg. Stax 28./5. — Tyskland, Dantsrup, ank. Petersborg 22./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 25./5. — Freja, Nielsen, ank. Husum 29./5. — Vera, Thing, ank. Archangel 25./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Spjtsund 29./5. — Sjælland, Svarrer, afg. Kiel 29./5. — Agnete, Farup, afg. Antwerpen 30./5. — Hermia, Hansen, afg. Methil 30./5. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 28./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Blyth 25./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 30./5. — Valborg, Hansen, afg. Libau 30./5. — Gunhild, Hansen, ank. Dunkerque 25./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5. — Eklipstika, Hemmingsen, afg. Newport News 27./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Gefle 1./6. — Svend, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 29./5. for Stockholm.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Kronstadt 31./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grangemouth 25./5. — Holland, Poulsen, ank. Neufahrwasser 28./5. — England, Andersen, ank. Treport 29./5. — Rusland, Bennetzen, afg. Manchester 26./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Kjøge 30./5. — Alf, Clausen, ank. Rotterdam 30./5.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Windau 27./5. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Neufahrwasser 30./5. — Skinfaxe, Faber, afg. Stettin 30./5. til Riga. — Gulfaxe, Petersen, ank. Neufahrwasser 29./5. — Rodfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 29./5.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Ghent 30./5.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Algier 28./5. for London. — Nelly, Clausen, afg. Bordeaux 31./5. til Aberdeen. — Fauny, Eriksen, afg. Swansea 25./5. til Nizza. — Lilly, Nielsen, ank. Hargshamn 27./5. — Alexy, Lorentzen, ank. Marseille 29./5. — Dagny, Sørensen, afg. Jacobstad 30./5. til Lübeck. — Mary, Bang, ligger i Helsingør.

Sejlskibe.

Ronne. Veset, Kofoed, ank. Memel 23./5. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 23./5. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 24./5. — Argus, Holm, ank. Kalmar 24./5. — Bornholm, Nykær, ank. Fowey 24./5. — Prøven, Olsen, er ank. Randers. — Næstved, Clausen, er ank. Stolpmünde.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ank. Dieppe 24./5. — Gæa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 24./5. — Ellen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 24./5. — Clytia, iNelsen, ank. Kjøbenhavns Red 24./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Sundsvall 25./5. — Severine, Jensen, ank. Hasle 25./5. — Mine, Jørgensen, ank. Kirkehaldy 23./5. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Minaibrige 24./5. — Leif, Andersen, ank. Höganäs 24./5. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Trangsund 26./5. — Gefion, Jørgensen, ank. Fakse 23./5. — Urania, Robach, ank. Libau 24./5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Umeå 24./5. — Libra, Hansen, ank. Åbo 26./5. — Niels Juel, Olsen, ank. Bonrum 26./5. — Rota, Hansen, ank. Koldby Kaas 27./5. — Anna Breun, Rasmussen, ank. Methil 27./5. — Karl Mørk, Mortensen, ank. Fakse 26./5. — Martin, Wilde, ank. Great Yarmouth 26./5. — Ruth, Falentin, ank. Dover 26./5. — Britta, Jensen, ank. Malmo 27./5. — Peter, Hansen, ank. Rostock 26./5. — Hans Ditlev, Kristensen, ank. Danzig 28./5. — J. M. Nielsen, Petersen, ank. Geestmünde 29./5. — Brødrene, Jørgensen, ank. Wasa 29./5. — Erhardt, Larsen, ank. Skefletå 27./5. — Zampa, Wulff, ank. Emden 27./5. — Fylla, Rasmussen, ank. Lørje 28./5. — Concordia, Henriksen, ank. Kjertermünde 28./5. — Lyø, Jensen, ank. Amsterdam 28./5. — Vega, Rasmussen, ank. Newcastle 29./5. — Urda, Hansen, ank. Drøbak 29./5. — Jens, Jørgensen, ank. Charlestown (C.) 30./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 30./5. — Lauritz, Dam, ank. Flensborg 30./5. — Doris, Købe, ank. Charlestown (C.) 29./5. — Ane, Jørgensen, ank. Frederikshavn 30./5. — Fortuna, Jørgensen, ank. London 30./5. — Emba, Mikkelsen, ank. Rochester 30./5. — Guldborg, Jensen, ank. Rochester 30./5. — Frejr, Brandt, ank. Newhaven 30./5. — Skjold, Larsen, ank. Helsingfors 30./5. — Mercure, Lund, ank. Helsingfors 30./5. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 30./5. — Erik, Hansen, ank. Kotka 30./5.

Æro. Rise, Bager, er ank. Rio Grande. — Viking, Weber, ank. Sansø 29./5. — Karen, Boye, ank. Blyth 29./5. — Aune, Mikkelsen, ank. Rio Grande 27./5. — Laura, Jensen, ank. Stokkeseyre 27./5. — Svauen, Mølleman, ank. Ryeharbour 27./5. — Christine, Rasmussen, ank. Swinemünde 28./5. — Marie, Boye, ank. Nystad 28./5. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Ymuiden 28./5. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 29./5. — Fremad, Hansen, ank. Aalborg 29./5. — Merkur, Christensen, ank. Hernösand 28./5. — Freya, Kock, ank. Wismar 29./5. — Marstal, Hansen, ank. Ærøkjøbing 30./5. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Cadiz 29./5. — Anna, Petersen, ank. Riga 30./5. — Thyra, Hansen, ank. Maracaibo 29./5. — Bertha, Madsen, ank. Sässnitz 30./5. — Alf, Rasmussen, ank. Portsmouth 29./5. — Amalia, Andersen, ank. Norreskov (Als) 29./5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kirchwall 30./5. — Activ, Schmidt, ank. Isafjord 27./5. — Hermod, Dreimann, ank. Isafjord 27./5. — Argus, Jensen, pass. Kjøbenhavns Red 30./5. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 31./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 30./5. — Karen, Hermansen, ank. Drøbak 30./5. — H. C. Petersen, Christensen, ank. Poole 30./5. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. West Wemyss 30./5. p. R. t. Bristol. — Norden, Rasmussen, pass. Swinemünde 27./5. p. R. t. Sundsvall. — Diane, Hansen, ank. Sundsvall 30./5. — Eos, Christensen, ank. Sundsvall 30./5. — Immanuel, Bager, ank. Rye 30./5. — Yrsa, Hansen, afg. Cadiz 30./5. til N. F. — Kathinka, Olsen, ank. West-Wemyss 30./5. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 30./5. — Hansigne, Boye, er afg. Rügenwalde til Sundsvall. — Gloria, Fabricius, ank. Tranebjerg 30./5. — Salvador pass. Dungeness 29./5. for vestg. — Skandia pass. Lizard 28./5. for vestg. — Aerial, pass. Dungeness 28./5. for østg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Juni 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Det danske Redningsvæsen. — Isforholdene i de arktiske Have. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

1010 m N. 30° Ø. og 330 m N. 47° Ø. fra Tr. Genteng, der ligger paa 4° 27' N. Br. 98° 13' Ø. Lgd.

1081. Lystønde inddrages. Langkat Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Den sorte Lystønde, der viser rodt, fast Lys. I Mundingen af Langkat Rivier, skal inddrages. 4° 02' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

1082. Oplysning om Rev. Miss. Sumatra V.-Kyst. Folgende Rev findes ikke: Azless Rev paa 0° 55' N. Br. 96° 48' Ø. Lgd. Revet paa 0° 45' N. Br. 97° 07' Ø. Lgd. Hertog Bernhard Rev paa 0° 41' N. Br. 97° 25' Ø. Lgd. Paa disse 3 Steder er loddet 660 m uden Bund. Gosong Pinang Rev SØ. for Hiloë Bawa paa 0° 48' N. Br. 97° 21' Ø. Lgd., her er fundet 97 m Vand. Revet 1^a Sm NØ. for Gosong Pinang. Revet med Væglegn paa 0° 51' N. Br. 97° 28' Ø. Lgd.

Ved Gosong Pinang ligger et Rev, hvis N.-Ende er 1^a Sm S. 72° Ø. fra Hanoëala S.-Punt, Revet strækker sig 2 Sm S. i med en Breddde af 1 Sm og har en mindste Dybde af 5 m.

1083. Oplysning om Fyr. Culao-Ré (Poulo-Canton). Fransk Indo Chine. Culao-Ré Fyr ligger fra N. 73° V. gennem N. Ø. og S. til S. 57° V. 15° 23' 32" N. Br. 109° 05' 10" Ø. Lgd.

1084. Tønde ombyttet med Lystønde og Fyrskib udlagt. Upper Middle Ground. South Channel. Yang Tse Kiang. China. Paa Upper Middle Ground røde Strumpendes tidligere Plads er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornørkeriser hver 5 Sek. 31° 16' N. Br. 121° 46' Ø. Lgd.

»Kittou» Fyrskib er efter udlagt og den midlertidige Lystønde inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2112. Kjøbenhavn 1910.)

1085. Fyr tændt. Uuo Wan. Bisan Seto. Nakaï (Inland Sea). Japan. Et hvidt, fast Fyr. Uuo Wan, er tændt paa 34° 29' 17" N. Br. 133° 56' 38" Ø. Lgd. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 7 Sm.

Bekendtgørelser m. m.

1086. Karantænebestemmelser. Holland. — Byen Batavia og Havnen Tandjoeng Priok er erklæret kolerasmitet.

Italien. — Semarang, Java, er erklæret kolerasmitet.

Sverige. — Smyrna er erklæret kolerasmitet. Havnene ved den persiske Bugt pestsmittede og hollandsk Østindien kolera- og pestsmittede.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N. belyder: Nyt Kort eller ny Bog: R: reiser, ny Udgave + anmelder: T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England, April 1911.

N 2500

Scotland, West Coast. — Approaches to Loch Broom and Little Loch Broom.

R 632

Africa, West Coast. — Walfrisch bay to Orange rivier.

R 166

China, East Coast. — Pagoda aneboragge.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører K. Madsen, Rudkjøbing, har den 29. ds. købt Skonnert »Martines«, der maaler 40 Netto Reg.-Tons, for Kr. 6,500. (»Æro Avis«.)

Damperen »Sopernik«, der maaler 1,728 Netto Reg.-Tons og tilhører Det russisk-østasiatiske Kompagni, er i Folge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til Japan for c. 10,000 £.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Dunkerque 30./5. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 29./5. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 23./5. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Arendal 29./5. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 29./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 20./5. hertil. — Arno, Fischer, ank. Antwerpen 27./5. — Aurora, Tønnesen, ank. Antwerpen 26./5. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 30./5. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 25./5. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 27./5. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 27./5. til Tunis. — Christian

IX. Holm, Holm, ank. hertil 30./5. — Dagmar, Bogvad, afg. Palermo 29./5. hertil. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 30./5. til Riga. — Florida, Andersen, ank. Philadelphia 26./5. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 27./5. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 26./5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 23./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 25./5. — Hjelm, Rasmussen, afg. Danzig 31./5. hertil. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 26./5. for Petersborg. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 29./5. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 27./5. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Antwerpen 31./5. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, afg. Dunkerque 31./5. til Havre. — Leopold 11, Christensen, ank. Hull 31./5. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 30./5. — Louise, Larsen, ank. hertil 28./5. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 17./5. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Makry 26./5. — Morsø, Nellemann, afg. Petersborg 30./5. til Pernau. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 30./5. — Nicolai 11, Jørgensen, afg. Dunkerque 31./5. hertil. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 22./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 28./5. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 31./5. for Libau. — Pennsylvania, Lissner, ank. New York 26./5. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 30./5. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. London 30./5. til Bordeaux. — Saga, Wiberg, ank. Riga 30./5. — Seine, Damp, ank. Dunkerque 29./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, ank. hertil 1./6. — Tiber, Bech, ank. Sevilla 31./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 30./5. til Windau. — United States, Gotsche, afg. New York 25./5. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Stettin 30./5. — Lena, afg. Swansea 30./5. hertil. — Malm, ank. Liverpool 31./5. — Vadsø, afg. Stettin 25./5. til Manchester. — Minsk, ank. hertil 31./5.

Heimdal, Helga, Vaaben Hansen, ank. Dietpedalle 30./5. — Martha, Christensen, ank. Rouen 24./5. — Elna, Rathje, afg. Boness 25./5. — Therese, Petersen, afg. Blyth 30./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 28./5. — Jeanne, Olsen, afg. Marseille 30./5. — Vera, Larsen, afg. Swansea 22./5. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 31./5. — Anice, Leth, ank. Bouquet 29./5. — Kamma, Løfner, afg. Tyne Dock 31./5.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. Lissabon 27./5. — Amalienborg ank. Cardiff 29./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. St. Johns 24./5. — Borglum ank. Triest 24./5. — Chassie Mærsk ank. Hull

Fyr paa N.-Kanten af Shepherd Island. Flammens Højde: 13 m. 9° 14' N. Br. 82° 22' V. Lgd.
 Beliggenheden af ovennævnte Baakefyr er kun omtrentlig, Flammens Højde er 6 m og Baakerne staar i c. 7 m Vand.
 Cape Toro Fyr ligger paa Kammen af Pynten, c. 0, Kbl S. 43° V. fra NØ-Enden af Cape Toro. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2058, 1910 og 76. Kjøbenhavn 1911.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1069. Fyr forandret. Port la Plata. Rio de la Plata. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Ø-Pieren ved Port la Plata er forandret til et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 6 Sm. 34° 48' S. Br. 57° 51' V. Lgd. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af V.-Pieren har en Synsvidde af 6 Sm.
1070. Skær fundet. Lagartija Channel. Ancud Gulf. Chile. Midt i Lobet i Lagartija Channel, 1, Sm S. 32° V. fra Toppen af Lagartija Island og S. 32° Ø. fra NØ-Kanten af Abato Island har Damperen Cacique roret ved Skær, den mindste fra Damperen fundne Dybde er 5, m, muligvis findes der mindre Dybde. 41° 50' 12" S. Br. 73° 18' 20" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1071. Fyr forandret. Porto Ferrajo. Elba. Italien. Fyret paa Bastionen NØ. for Fortet Stella, Porto Ferrajo, er forandret til et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Synsvidde: 18 Sm. 42° 48' 57" N. Br. 10° 20' 06" Ø. Lgd.
1072. Fyr atter normalt. Piarosa. Italien V.-Kyst. Fyret paa Øen Piarosa brænder atter normalt. 42° 35' 06" N. Br. 10° 05' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 619. Kjøbenhavn 1911.)
1073. Oplysning om Fyr. Punta Cantara. Augusta. Sicilien Ø.-Kyst. Fyret paa Punta Cantara lyser fra S. 88° Ø. til S. 71° Ø., desuden lyser det svagt mellem N. 88° Ø. og S. 88° Ø. 37° 12' 13" N. Br. 15° 11' 10" Ø. Lgd.
1074. Fyr forandret. Paul Point. Sevastopol. Krim. Sorte Hav. Rusland. Fyret paa Yderenden af Paul Point er forandret til et grønt Lyfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,1 Sek. I øvrigt uforandret. 44° 37' N. Br. 33° 32' Ø. Lgd.
1075. Vrag afmærket. Taganrog Gulf. Azovske Hav. Ved Vraget af et Sejlskib, S. for Petrusshina Bank, er udlagt en sort og hvid tærnet Spiritønde med sphærisk Topbetegnelse. 47° 04' N. Br. 38° 53' Ø. Lgd.
1076. Fyr atter tændt. Mastaganem. Algier. Det hvide, faste Fyr paa N.-Molehovedet ved Mastaganem, der var ødelagt i en Storm, er atter tændt. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm. For Indgaende skal Fyret holdes mindst 50 m om Bagbord. Under Storm maa man ikke stole paa at Fyret brænder. 35° 56' N. Br. 0° 05' Ø. Lgd.
1077. Vrag. Advarsel. Isabel Bank. Ceuta. Gibraltar Stræde. Marokko. Resterne af Vraget af Damperen »Evoreset«, af hvilket intet er synligt over Vandet, paa Isabel Bank vil sandsynligvis medføre at Dybden paa Banken aftager og Smaskibe, som plejer at sejle over Banken, advares her imod. Isabel Bank: 35° 54' N. Br. 5° 17' V. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1078. Fyr forandret. Colombo. Ceylon. Fyret paa Forlængelsen af SV-Bølgebyrden ved Colombo Harbour er nu et rødt Fyr med En-Formorkelser. Synsvidde: 7 Sm. 6° 57' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 939. Kjøbenhavn 1911.)
1079. Fyr upaalideligt. Double Island. Gulf of Martaban. Bay of Bengal. Efter Forandringen af Double Island Fyr har det vist sig, at Fyret lyser svagt i de Vinkler, som skulde være formærket. 15° 52' N. Br. 97° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 377. Kjøbenhavn 1911.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1080. Tender udlagt. Soengai Hjøje. Tamiang. Sumatra Ø.-Kyst. Ved Indløbet til S. Hjøje er udlagt 2 hvide Spidsstøder og 1 sort Stumpfønde henholdsvis 1550 m N. 53° Ø.,

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Juni 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	105—	104 ³ / ₄	105
Danmark	65 ³ / ₄	65 ¹ / ₂	66 ¹ / ₂
Norden	87—	87	87 ¹ / ₂
København			
Carl	85	85	85 ¹ / ₄
Dannebrog	83 ³ / ₄	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
Skjold	62 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	62 ¹ / ₂
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896		83 ³ / ₂	83 ³ / ₄
Hejmdal	98—	97 ³ / ₄	97 ³ / ₄
Østasiatiske	137 ¹ / ₂	137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂	87
Torm		73	80
Inga		51 ¹ / ₂	60
Cimbria		130	—
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab	9	8	10
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	46 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — 2. Serie.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
4% — — 1.		94 ³ / ₄	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	89 ¹ / ₂	90
4% — — 7.		95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	93 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		146	147
Privatbank	109—	110	109 ³ / ₄
Landmandsbank	136 ³ / ₄	—137	136 ³ / ₄
Handelsbank	136 ³ / ₄	—137	136 ³ / ₄
Grundejerbank		23	23 ¹ / ₂
Burm. & Wain	92 ¹ / ₄	—93	92 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		77 ¹ / ₂	78 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	273—	— ¹ / ₄	273
Bryggeri Aktier	198—	— ³ / ₄	197 ³ / ₄

Vekselkurser d. 31. Maj 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.16	18.13
Paris	71.90	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.70	

Notering paa Berlins Børs d. 31. Maj 1911.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	92.10
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	89.80
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 336,000, „Danmark“ 42,000, „Norden“ 12,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 34,000, „Skjold“ 12,000, „Dampsk. af 1896“ 28,000, „Hejmdal“ 72,000, „Dansk-russisk“ 118,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Strækninger: 1) Farvandet mellem en Linie fra Kætherinendal Forlyr i N. 24° V. og Landet paa Ø-Siden af Revall Bugt og Vuiffø; 2) Farvandet mellem Limene fra Surop Fyr i N. 62½° Ø. og N. 70° Ø. 3) Farvandet V. for 24° 35' Ø. Lgd. mellem 59° 30' 00" og 59° 30' 45" N. Br. Lden for de nævnte Strækninger er udlagt Skiver og Tonder.

Sejlskibe skal foruden de reglementerede Lanterner desuden blypjet vise Blus.

De skydende Skibe fører et rødt Flag eller et rødt Lys. Under Natsskydning vises fra Signalmasten paa Karlø et tommelet flagt, rødt Fyr 15 m over Vandet. Signalmasten: 59° 28' N. Br. 24° 44' Ø. Lgd.

1040. Vrag uskadeliggjort. Frisches Half. Tyskland. I Frisches Half er følgende Vrag uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget: 1) Fartøjet c. 8 Kbl. NV. fra Elbing V. Molehoved. 2) Fartøjet c. 1.000 m Ø. fra Elbing Fyrhæke, der ligger paa 54° 19' N. Br. 19° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1635, 1909, 1892 og 2409. Kjøbenhavn 1910).

1041. Afmærkning og Belysning forandret. Sassnitz. Rügen. Naar Tidsvindhjælpene ved Indløbet til Sassnitz Havn, antagelig i Midten af Juni 1911, er indlødte flyttes det S-ligste Sømærke, en sort Lys- og Klokketønde, og det midterste Sømærke, en sort Spids-tønde, ved V-Siden af Indløbet henholdsvis c. 340 m og 170 m V. i samtlige inddrages den røde Lys- og Klokketønde, der viser grønt, fast Lys, ud for Fortængen af Ø-Molen og desuden slukkes det røde Fyr med To-Fornørkeler, som nu i Forbindelse med det V-ligste Molefyr som Forlyr angiver Havneindløbets Retning. V-ligste Molefyr: 54° 30' 36" N. Br. 13° 38' 28" Ø. Lgd.

1042. Fyrskibet »Jasminud« inddraget. Taagesignal-Station i Virksomhed. Stubben-kammer. »Jasminud« Fyrskib er nu inddraget. Sandstykket udlægges det igen til Efter-aaret. 54° 36' N. Br. 13° 41' Ø. Lgd.

Stubbenkammer Taagesignal-Station er nu i Virksomhed. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 769. Kjøbenhavn 1911.)

1043. Fyr forandret. Viendeholmlynd. Stralsund. Viendeholmlynd Bagfyr viser nu rødt Lys fra S. 70° V. gennem V. til N. 72° V., idet den mørke Vinkel nu er borttaget. 54° 23' 53" N. Br. 13° 04' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2584. Kjøbenhavn 1910.)

1044. Afmærkning forandret. Flensborg Fjord. Antagelig mellem den 4de og 10de Juni 1911 udføres følgende Forandringer ved Afmærkningen i Flensborg Fjord: 1) Paa Bagbordets Side inddrages Sort Spidsstønde Nr. 1 med Ballon. 54° 53' 10" N. Br. 9° 35' 09" Ø. Lgd. Rødt Stumpstønde B. 54° 52' 53" N. Br. 9° 34' 42" Ø. Lgd. 2) Paa Bagbordets Side inddrages Røde Ballon og Bogstav H paa 54° 53' 17" N. Br. 9° 35' 11" Ø. Lgd. 3) Paa Strybords Side udlægges: En rød Spids-tønde med Ballon og Bogstav H paa 54° 53' 17" N. Br. 9° 35' 11" Ø. Lgd. 4) Øvrige Forandringer: Om Skrythord: De røde Spiritrønder H, I, K, K. I. L, M og N faar henholdsvis Bogstavene I, K, L, M, N, O og P. Om Bagbord: De sorte Spidsstønder 6 a, 7 og 8 faar Nr. 7, 8 og 9. Sort Spidsstønde Nr. 2 med Ballon faar Nr. 1. Betygelsen Skrythord og Bagbord refererer til Skibe, der er for Indgaende. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1045. Vrag uskadeliggjort. Kullen NNØ. Sverrig. I Folge Telegram fra Ludskaptenen i Malinö er Vraget af Tjalken »Schwalbe«, 3 Sm NNØ. fra Kullen Fyr, uskadeliggjort og Af-mærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 16 m. Kullen Fyr: 56° 18' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1007. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1046. Flaade udlægges. Nordsøen. I Begyndelsen af Juni 1911 udlægges til videnskabelige Forsøg en Flaade paa c. 100 m Vand paa 57° 33' N. Br. 6° 08' Ø. Lgd. Flaaden har en 3 m høj Mast med et gult Kors i blaa Bland. Fra Masten vises et hvidt. fast Lys. Flaaden vil ligge ude i c. 14 Dage.

1047. Vrag uskadeliggjort. Ackumer Ehe. Ostfriesische Ber. Tyskland. Vraget i Ackumer Ehe mellem Ballrum og Langsoog er nu forsvundet i Sandet og ikke længer farligt for Skibstarten. Afmærkningen er inddraget. 53° 45' 44" N. Br. 7° 26' 36" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1594. Kjøbenhavn 1910.)

1048. Tønder udlagt. Roompot. Hammen. Zeegat van Zieriksee. Holland. I Roompot er Spidsstønde 5 a udlagt i 10. m Vand paa 51° 37' 48" N. Br. 3° 47' 48" Ø. Lgd. I Hammen er Spidsstønde Nr. 0 med Ballon udlagt i 11 m Vand paa 51° 40' 40" N. Br. 3° 46' 28" Ø. Lgd.

1049. Afmærkning og Belysning forandret. Wester Schelde. I Wester Schelde er foretaget følgende Forandringer:

I Everingen ligger Stumpstønde Nr. 20 nu i 10. m Vand paa 51° 22' 27" N. Br. 3° 53' 37" Ø. Lgd. Spidsstønde B med Ballon i 5. m Vand paa 51° 22' 48" N. Br. 3° 48' 13" Ø. Lgd. Sort Lystønde Nr. 19 og Stumpstønde Nr. 18 er inddraget. Sort Lystønde Nr. 18 er udlagt i 10. m Vand paa 51° 21' 42" N. Br. 3° 53' 17" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 19 i 8. m Vand paa 51° 22' 05" N. Br. 3° 53' 27" Ø. Lgd.

I Nauw van Bath er Spidsstønde Nr. 38 inddraget og rød Lystønde Nr. 38 er udlagt i 7. m Vand paa 51° 23' 46" N. Br. 4° 11' 54" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 37 er ombyttet med Spidsstønde Nr. 37.

Eendrachtspolder Forlyrs grønne Lysvinkel lyser nu over sort Lystønde Nr. 18 og Stumpstønde Nr. 19. Teneuzen Fyrs grønne Lysvinkel lyser nu fra 40 m S. for Stumpstønde Nr. 17 til 65 m N. for sort Lystønde Nr. 18. Rilland Forlyrs grønne Lysvinkel lyser nu fra Spids-tønde Nr. 37 til rød Lystønde Nr. 36. Reigersbergse Polder Forlyrs grønne Lysvinkels S-Grænse gaar nu over Spidsstønde Nr. 37 og den Ø-ligge røde Lysvinkels N-Grænse gaar nu over rød Lystønde Nr. 38. Margaretha Polder Forlyr, der er uforandret, viser grønt Lys til S. 3° Ø. og ikke som angivet: »tæt til Stumpstønde Nr. 18«.

I Løbet af 1911 forandres følgende Fyr, der viser fast Lys, til Fyr med Fornørkeler: Forlyrene: Borselo, Mearve, Neuzenpolder, Eendrachtspolder, Norddijkpolder, Rilland, Bath og Reigersbergse Polder samt Groenendijk Bagfyr.

1050. Skydøveiser. Firth of Forth. Skotland. Fra Batteriet i Nærheden af Forth Bridge vil der, foruden paa de tidligere bekløvede Tider, tillige finde Skydøveiser Sted fra den 29de Maj til den 3de Juni inklusive d. A. Forth Bridge: 56° 00' N. Br. 3° 23' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 448. Kjøbenhavn 1911.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1051. Ledelynie forandret. Hurst. Needles Channel. England. Omtrunt den 2de Oktober 1911 vil Retningen af Hurst Ledelynie blive forandret fra N. 39° Ø. til N. 42° Ø., den vil derved komme til at lede omtrunt midt mellem S. W. Shingles og Bridge Lystønder. Hurst Point: 50° 42' N. Br. 1° 39' V. Lgd.

1052. Fortøjerde inddraget. Lyme Bay. Fortøjerunden i Lyme Bay er inddraget. 50° 37' 48" N. Br. 3° 10' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 823. Kjøbenhavn 1911.)

1053. Fyr forandret midlertidig. Batten Belgebyder. Plymouth Sound. Omtrunt den 1ste Juni 1911 vil det hvide Fyr med Fornørkeler paa Batten Belgebyder paa Grund af Reparationer blive midlertidig ombyttet med et rødt, lodret Døhelfyr. 50° 21' N. Br. 4° 08' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1054. Vrag rapporteret. Cape Mondego V. Portugal. Foren af Danerne »Bala« rapporter at have observeret et Vrag den 10de Maj 1911 paa 40° 14' N. Br. 9° 27' V. Lgd.

1055. Taagesignal permanent. Dissipata. Lidenitzhaucht. Tysk SV-Afrika. Fra Dissipata gives Taagesignalet nu permanent. 26° 38' 14" N. Br. 15° 05' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2882. Kjøbenhavn 1910.)

1056. Tønde ombyttes med Lystønde. Wye Rock. River St. Lawrence. Canada. Ved Skibskantens Begyndelse i 1911 ombyttes sort Stumpstønde 79 B, der ligger NV. for Wye Rock, med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Fornørkeler. Lystønden vil blive udlagt i 10 m Vand 8 Kbl N. 14° V. fra St. Thomas Point. 46° 59' 36" N. Br. 70° 38' 03" V. Lgd.

1057. Tønde udlagt. Caribou Reef. Northumberland Strait. Nova Scotia N.-Kyst. En rød Spidsstønde er udlagt ud for Caribou Reef, c. ½ Sm N. 8½° Ø. fra Caribou Point Fyr. 45° 46' 35" N. Br. 62° 40' 16" V. Lgd.

1058. Tønde ombyttet med Lystønde. Skinner Reef. Picton. Northumberland Strait. Nova Scotia N.-Kyst. Skinner Reef røde Spidsstønde er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Fornørkeler. Lystønden er udlagt i 6. m Vand 4 Kbl N. 57° Ø. fra Skinner Reef. 45° 45' 07" N. Br. 62° 37' 50" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1033. Vrag uskadeliggjort. »Graadyb« Fyrskib S. Nordssø. Vraget, der ligger 5½ Sm S. 13° V. fra »Graadyb« Fyrskib, er nu uskadeliggjort. Masterne er borttaget og mindste Dybde over Vraget er 11 m. Vraglystønden er inddraget. 55° 16' (21") N. Br. 8° 05' (25") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2682. Kjøbenhavn 1910.)

1034. Fyr midlertidig slukket. Løb tilsandet. Nyminde-Gab. Jyllands V-Kyst. Nordssøen. Nyminde-gab er tilsandet. Forbaaken er midlertidig nedlagt og Fyret slukket. 55° 48' (18") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. (Danske Leds. Side 105. Fyr-Fort. Nr. 36.)

1035. Is ved Island. Telegram fra Isafjorden:

Den 23de Maj. Driv-Isen ved Kap Nord spredt sig, hindrer ikke Passagen. Telegram fra Siglufjorden:

Den 23de Maj. Ikke helt isfrit, men fremkommeligt forbi Kap Nord, Melrakka-Sjæta og Lauganes. SØ-lig Brise, Klart.

Den 24de Maj. Isen tættere ved Melrakka-Sjæta og Lauganes, uforandret her og V. over. Stille, Taage og Regn.

Den 25de Maj. Isforholdene uforandret. Ø.-lig Brise, klart.

Den 26de Maj. Isfrit ved Siglufjorden. Is mellem Blönduós og Holmarik.

Den 27de Maj. Isforholdene uforandret her, Hunaflói þedre. Ø.-lig Vind, overtrukket.

Den 28de Maj. Spredt Is fra Hunaflói driver Ø. over forbi Siglufjorden. SV-lig Vind, halvklart.

Telegram fra Seydisfjorden:

Den 22de Maj. Isen tættere ved Lauganes; Passage tvivlsom. Svag N.-lig Vind.

Den 25de Maj. Isen tættere ved Lauganes mere spredt. Passage uhindret.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1036. Vrag. Södra Kvarnen. Østersøen. Den 24de Maj 1911 er en afbrudt Fartøjsmast observeret c. 2 m over Vandet i Farvandet mellem Understen og Märket Fyr. Eftersøgning anstillet. Understen Fyr: 60° 16' 36" N. Br. 18° 55' 25" Ø. Lgd.

1037. Grunde. Afmærkning forandret. Dalarö SV. Stockholm Skærgaard. Sverig. Paa 7. m Grundten paa 59° 07' 33" N. Br. 18° 24' 30" Ø. Lgd. er der kun 6.5 m Vand. Mellem denne Grund og Jutholmen findes flere Steder 6 à 7.5 m Vand.

Stagen med Kost paa 59° 07' 29" N. Br. 18° 24' 45" Ø. Lgd. ved Landgrunden fra Jutholmen S.-Punt flyttes i den nærmeste Fremtid c. 100 m SV. i til V.-Siden af en nyfundet 5. m Grund.

C. 180 m fra Toklö NV.-Punt er fundet 6 m Vand. 59° 05' 26" N. Br. 18° 22' 18" Ø. Lgd.

1038. Oplysning om Fyr. Uthuggningen. Hangö. Finske Bugt. Finland. Uthuggningen Fyr viser nu afvekslende hvidt og rødt Blink hver 10 Sek., hvidt Blink 8 Sek., rødt Blink 2 Sek. 59° 49' 24" N. Br. 22° 55' 19" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1039. Skydeøvelser. Reval. Finske Bugt. Rusland. Fra 1ste Maj til 1ste November 1911 finder Skydeøvelser Sted ved Indsejlingen til Reval. Skilke maa kun besøje følgende

1059. Hindring. Saddle Island Sø. West Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Hindring med 5.7 m Vand, sandsynligvis Vraget af en 3-mastet Skonnert, er fundet i 40 m Vand. S. 14° V. fra Mouse Island Ledge Baake og N. 84½° Ø. fra Mark Island Point Baake. 44° 10' 23" N. Br. 68° 57' 04" V. Lgd.

1060. Baake opføres. Washmans Rock. Wood Island Harbor. Maine. Den 1ste Juni 1911 opføres en sort Baake med Tønde paa Toppen paa Washmans Rock. S. 57½° Ø. fra Stage Island Monument og S. 1° Ø. fra Wood Island Fyr, der ligger paa 43° 27' 25" N. Br. 70° 19' 46" V. Lgd.

1061. Fyr tændt. Block Island Harbor. Rhode Island. Paa Ø.-Enden af V.-Bølgebryderen ved Block Island Harbor er tændt et hvidt, fast Fyr. 41° 10' 30" N. Br. 71° 33' 23" V. Lgd.

1062. Fyr tændt. Point Judith Harbor of Refuge. Rhode Island. Ved Point Judith Harbor of Refuge er tændt følgende Fyr: Main Breakwater East Fyr, et hvidt, fast Fyr. Main Breakwater Center Fyr, et rødt, fast Fyr. Main Breakwater West Fyr, et hvidt, fast Fyr. Point Judith Fyr: 41° 21' 40" N. Br. 71° 28' 55" V. Lgd.

1063. Skær fundet. East River. New York. I East River er fundet 3 Skær med 7.5 à 7.5 m Vand, c. 480 m N. for Williamsburg Bridge. Dybtgaaende Skibe bør passere i en Afstand af 100 à 140 m fra Broerne paa Brooklyn Siden, naar de er i Nærheden af Grand Street. East River: 40° 42' N. Br. 74° 00' V. Lgd.

1064. Afmærkning forandret. Tarrytown. Hudson River. New York. Croton Point Lystønde Nr. 2 C, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 3. m Vand N. ½° V. fra Tarrytown Fyr og S. 46¼° Ø. fra Rockland Lake Fyr. En Spirmerketønde er udlagt ved Lystønden. Tarrytown Spirerønde 2 T ligger nu i 4. m Vand S. 86½° V. fra Tarrytown Fyr og S. 18¼° Ø. fra Rockland Lake Fyr. Tarrytown Fyr: 41° 05' 03" N. Br. 73° 52' 29" V. Lgd.

1065. Fyr og Taagesignal. Governors Island Extension. New York Øster Bay. Governors Island Extension Fyr og Taagesignal-Station er flyttet og ligger nu S. 34¾° V. fra Governors Island Fyr og S. 76° Ø. fra Statue of Liberty. Fyret er et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Klokke, Et-Slag hver 30 Sek. Governors Island Fyr: 40° 41' 35" N. Br. 74° 01' 13" V. Lgd.

1066. Afmærkning forandret. Chesapeake Bay. I Chesapeake Bay er foretaget følgende Forandring ved Afmærkningen:

I Tangier Sound: Cod Harbor Spirerønde 4 er nu sort og har Nr. 1. White Wood Bar Spirerønde 2 er nu sort og har Nr. 3. Cod Harbor Tønde: 37° 48' 53" N. Br. 75° 58' 40" V. Lgd.

I Manokin River: Piney Island Shoal Lower Spirerønde 1 er flyttet c. ¼ Sm SØ. i og ligger nu i 3. m Vand S. 72½° V. fra Kanten af Hazard Point og S. 37½° Ø. fra Little Island vestre Kant. 38° 03' 53" N. Br. 75° 54' 06" V. Lgd.

I Poplar Island Narrows er Haddaway Cove Tønde 1 nu rød og sort vandret stribet og har intet Nr. 38° 46' 10" N. Br. 76° 20' 40" V. Lgd.

I West River er Saunders Point Shoal Spirerønde 2 nu rød og sort vandret stribet og har intet Nr. 38° 52' 55" N. Br. 76° 28' 30" V. Lgd.

I York River er Roanes Flats Lower Tønde Nr. 14 inddraget. 37° 26' 12" N. Br. 76° 42' 38" V. Lgd.

I Elizabeth River er følgende Spirerønder inddraget: Lambert Point Channel Lower Junction. Lambert Point Channel Upper Junction og Lower Lambert Point Nr. 11. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2502. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1067. Baake opført. Gordo Point. Nicaragua. Paa Gordo Point er opført en trefodet Baake, hvis nøjagtige Beliggenhed er ukendt. Gordo Point: 14° 22' N. Br. 83° 14' V. Lgd.

1068. Fyr tændt. Boca del Toro og Almirante Bay. Panama. I Boca del Toro og Almirante Bay er følgende Fyr tændt: a) Et hvidt, fast Fyr paa Hospitalet paa Solarte Point. Flamme Højde: 12 m. 9° 20' N. Br. 82° 14' V. Lgd. b) Et rødt, fast Fyr paa Ø.-Siden af Grunden, der strækker sig fra Careening Cay. 5. Kbl N. 27° V. fra Hospitalet paa Solarte Point. c) Et rødt, fast Fyr paa S.-Kanten af Flakket 2. 7. Kbl S. 23° Ø. fra V.-Kanten af Careening Point; de 2 røde Baaker tæt ved dette Fyr er borttaget. Careening Point: 9° 20' N. Br. 82° 15' V. Lgd. d) Et hvidt, fast Fyr paa V.-Kanten af 5. m Grundten 5 Kbl NV. fra Garcia Bank. 4. Kbl S. 32° Ø. fra Yderenden af Careening Point. e) Et rødt, fast Fyr paa S.-Siden af Pallas Shoal 4. Kbl S. 1° Ø. fra Yderenden af Careening Point; den sorte Baake paa Pallas Shoal er borttaget. f) Et hvidt, fast Fyr paa V.-Siden af Garcia Bank 6. Kbl S. 44° V. fra Hospitalet paa Solarte Point. g) Et hvidt, fast Fyr paa NV.-Kanten af Grunden, der strækker sig ud fra Juan Point. Cristoval Island. 9° 18' N. Br. 82° 19' V. Lgd. h) Et hvidt, fast

Paa Newfoundland Bankerne var Forholdene efter det haarde Isaar i Fjor, ret normale. Fladisen blev observeret fra Februar til April; Isfjældene begyndte i April, for hvilken Maaned der findes c. 40 Meldinger om Isfjælde, og kulminerede i Juni, hvori findes c. 250 Meldinger. I August saas kun enkelte Isfjælde.

I Belle Isle-Strædet blev usædvanlig lidlig sejlbart, mange Isfjælde saas i Maj og Juni, senere tog Antallet vel betydelig af, men Isfjælde mødtes dog hele Aaret igennem.

I Davis-Strædet var Isforholdene ret normale i Begyndelsen af Aaret. Den 30. Januar kom den første Samling Storis til Davis-Strædet, men først i Marts kom Hovedmassen. Storisen kom i Sommerens Løb ikke nordligere end Fiskernas, særlig da Vestisen holdt sig ret vestlig. Ved S.V.-Grønlands Kyst kom der i Sommerens Løb rigelig Tilførsel af Is fra Østkysten, saaledes at Isen holdt sig længe her og endnu i Slutningen af August blokerede Kysten helt op til udfør Frederikshaab.

Nord paa i Baffin-Bugten var Isforholdene gunstige, og Labradors Kyst var i August næsten fuldstændig isfri.

Hudson Stræde og -Bugt besejledes i Juli; Isen, som bestod af Vinteris, var mere spredt end almindelig, saaledes at Huson Bay Kompagniets Dampere »Discovery» kunde arbejde sig gennem, selv hvor Isen laa mest pakket. I Løbet af August blev Hudson-Bugten isfri.

I Bering-Havet laa Isgrænsen i April og Maj langt sydligere end normalt.

I Beaufort-Havet var Isforholdene senere paa Sommeren normale, medens der derimod synes at have været uheldige Isforhold langs NØ.-Sibiriens Kyst.

Paa Grund af den Sammenstuvning af Is, som i Eftersommeren er truffet i den nordlige Del af Barents-Søen, er det sandsynligt, at der ogsaa i Foraaret 1911 vil træffes megen Is i dette Farvand og maaske ved Spitsbergens sydlige Del. For Polarisens Øst for Grønland kan disse Forhold næppe spille nogen Rolle. Isforholdene i Aar ved Øst-Grønland giver kun Anledning til at vente normale Forhold i 1911 for Davis-Strædets Vedkommende.

Da Davis-Strædet og Baffin-Bugten var meget isfri i Aar, er der heller næppe Anledning til at vente andet end normale Forhold til næste Aar Øst for Newfoundland.

Fragtmarkedet.

Adskillige af de hjemgaaende Markeder ligger en Smule flovere end for en Uge siden, navnlig Sortehavet, Azow etc., men Nedgangen i Raterne er kun ringe. Begæret var mindre, medens ledig Tonnage var rigelig, og det er derfor ret naturligt, at et saadant Forhold indvirker paa Fragterne, men til Gengæld er det glædeligt at kunne oplyse, at det omvendte var Tilfældet for udgaaende Beskæftigelse, og Kulfragterne ad Middelhavet til er da ogsaa steget en Del i Ugens Løb. Fra Cardiff er der f. Eks. sidst betalt Fres. $8\frac{1}{2}$ à $8\frac{3}{4}$ Algier (mod 8 for c. én Uge siden), Fres. $9\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ Marseille ($8\frac{3}{4}$), 8/ Genua ($7\frac{1}{3}$ à $7\frac{2}{3}$), 9/ à $9\frac{2}{3}$ Venedig ($8\frac{2}{3}$), 7/ à $7\frac{2}{3}$ Port Said ($6\frac{1}{2}$). Hjemover blev der sidst sluttet store Baade (pr. prompt) til 8/3 à 8/9 fra Odessa, Nikolajeff etc. til London eller Rotterdam, $8\frac{1}{2}$ à 9/ anden udsøgt Havn, medens mindre Baade (3.000/4.000 Tons) pr. 1/25 Juni fik omkring 10/ N. C. Lignende Rater betaltes fra Sulina, og fra Azow placeredes en Række Baade til 9/3 à 9/9 udsøgt Havn, 6 d. ekstra Hamborg. For Sall betaltes 11/6 Sakki/Neufahrwasser pr. Juni (4.800). Middelhavet har ikke meget at byde paa. En 3.000 Tons Baad fra én Plads Sicilien fik 9/9 pr. Ton Svovl til tre Pladser i Syd-

linland. Fra Nordamerika sluttedes kun lidt udover nogle Trælaster. For Deals betaltes 32/ fra Halifax, 36/ à 36/6 fra St. Johns, 40/ fra Picton til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. For Tømmer fra Golfen betaltes 80/ til to hollandske Havne, 90/ Genua, 92/6 Huelva. Paa Netto Charter sluttedes en Juni Dampere til 11/6 Danmark, Basis én Losschavn. La Plata Markedet er næsten ganske livløst, og ledig Tonnage er henvist til at gaa til U. S., Indien eller Australien. Indien ligger nærmest uforandret, men Begæret efter Tonnage er lige i Øjeblikket mindre end for et Par Uger siden, da Købmændene, som nu har dækket sig for deres mest presserende Behov, ser Tiden an. I Østersømarkedet er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer. Petersborg sluttede en Del Baade til 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam pr. 25. Juni/15. Juli, men selv om denne Rate foreløbig ikke kan overskrides, vil vi senere hen uden Tvivl faa højere Rater at se. Trælaster er rigelige. Kulfragterne til Østersøen er for Kronstadts Vedkommende lidt lavere paa Basis af 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$, men i andre Retninger viser de ingen Forandringer.

Fra Sø og Land.

Carlsberg og den amerikanske Eskadre. Carlsberg Bryggerierne meddeler os, at et større Antal Officerer fra den amerikanske Eskadre, Tirsdag den 30. f. M., aflagde et Besøg paa Carlsberg Bryggerierne, hvor de blev budt velkommen af Direktør Alfred Andersen, som tillige udtalte sin Glæde over at erfare, at Eskadren allerede ved sin Ankomst hertil havde været forsynet med Carlsberg Øl, taget om Bord i »the far west». De Besøgende besaa derefter Bryggerierne med stor Interesse under Vejledning af dettes Teknikere. Om det end betyder lidet i Carlsbergs samlede Salg, er det dog ikke ringe Kvantiteter af Bryggeriets forskellige Ølsorter, som Eskadren har suppleret sine Beholdninger med under sit herværende Besøg. Dens Officerer udtalte under deres Besøg paa Bryggerierne, at de havde truffet disses Ølsorter i alle Egne af Verden. Den følgende Dag aflagde Bryggeriernes øverste Funktionærer efter Indbydelse et Besøg paa Eskadren.

Folketællingen i Preussen. Det foreløbige Resultat af Folketællingen den 1. December 1910 i det tyske Rige foreligger nu for Kongeriget Preussens Vedkommende og udviser, at Preussens Indbyggerantal paa det nævnte Tidspunkt udgjorde 40,158,000. I det siden 1. December 1905 forløbne Femaar har Tilvæksten udgjort ialt 2,864,000 Indbyggere eller gennemsnitlig 1,49 pCt. aarlig. (Statistiske Efterretninger.)

Folketællingen i Nordamerikas Forenede Stater. Den foreløbige Opgørelse, der nu foreligger af Folketællingen i Nordamerika den 15. April 1910, viser, at den samlede Befolkning i »The continental United States» udgjorde 92 Mill. Mennesker, hvortil kommer 1 $\frac{1}{2}$ Mill. i Alaska, paa Hawaii og Porto Rico samt 7 $\frac{1}{2}$ Mill. paa Filippinerne, ialt 101 Mill. Mennesker. Folkemængden i selve United States uden de nævnte fjernere Besiddelser udgjorde ved Tællingen i 1900 c. 76 Mill. og Tilvæksten i det forløbne Tiaar har saaledes udgjort 16 Mill. Mennesker, hvilket er en større Tilvækst end i nogen tidligere Tiaarsperiode. I Forhold til Folkemængden 1900 udgjorde Tilvæksten 21,0 pCt., og den var en Ubetydelighed større end Tilvæksten fra 1890-1900, der var 20,7 pCt., svarende til en absolut Tilvækst paa 13 Mill. Mennesker. (Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Jensine, Skonnert af Aarhus, er paa Rejsen til Lemvig med en Ladning Oljekager grundstødt ved Nørresundby.

Louise, finsk Brig, har paa Rejsen fra Kiel i Ballast været paa Grund ved Hyllekrog. Flot med Assistance af Bjergningsdpsk. »Helsingør» og indbragt til Gjedser.

Derimod findes Kontracitanterne, der efter sket Udløsning afkrævede »Alfhild« en Sikkerhedsstillelse af 200 Kr. og da dette nægtedes, hindrede Skibets Afsejling i otte Dage, at maatte betale Hovedcitantens Erstatning for Skibets derved foranledigede Ophold. Erstatning for yderligere Ophold her som Følge af Sammenstødet, findes der derimod ingen Grund til at paalægge Kontracitanterne, og Erstatningen findes overensstemmende med Reglen i Sølovens § 120 kun at kunne ansættes til Kr. 87.60 (»Alfhild« er 36,49 Netto Reg.-Tons). Dette Beløb vil saaledes med Renter som paastaet være at tilkende Hovedcitanten, medens Sagens Omkostninger efter Omstændighederne vil være at ophæve.

Det danske Redningsvæsen.

Marineministeriet har nu udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1ste April 1909 til den 31. Marts 1910.

Beretningen indeholder en Beskrivelse af Redningsvæsnets Oprettelse og Udvikling. Det er henlagt under to Bestyrere, henholdsvis for det norske og for Bornholms og Møens Redningsvæsen. Ved det norske Redningsvæsen er der foruden Bestyreren ansat to Assistentter, en Disponent i Esbjerg, 47 Opsynsmænd, 38 Baadformænd og 488 Baad- og Betjeningsmænd, ialt 577 Personer. Til Transport af Redningsbaade og øvrigt Materiel er der sluttet Kontrakt med Ejere af ialt 225 Par Heste. Ved det bornholmske Redningsvæsen er foruden Bestyreren ansat otte Opsynsmænd, to Baadformænd og 52 Baad- og Betjeningsmænd, ialt 63 Personer.

Den 31. Marts 1910 fandtes der her i Landet 56 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, 6 Baadstationer samt 16 Raketstationer. De 48 Stationer findes i Jylland og 8 paa Bornholm, Møen og Sjælland. Desforuden findes der i Jylland 13 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad, som betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation.

I Tiden fra 1. September til 30. April udføres Vagt-tjeneste fra Solnedgang til Solopgang, naar Vejrforholdene kræver det, af Redningsvæsnets Mandskab. Den øvrige Tid besørges Vagttjenesten af vedkommende Strandfoged. Betalingen for Vagten er fastsat til 50 Øre pr. Time. Af det norske Redningsvæsen har der i det ommeldte Aar været udført 61,316 Timers Vagttjeneste, hvilket har medført en Udgift af 31,158 Kr. Til Vagthold paa Bornholm er der anvendt et Beløb af Kr. 1,705.75.

Den 1. April 1910 fandtes der i Jylland ialt 163 Telefonstationer, hvoraf 53 er installeret i Alarmeringshuse. Paa Bornholm, Møen og ved Stevns findes 25 Telefonstationer. Til Fornyelse af Telefonpæle er anvendt et Beløb af Kr. 4,965.25.

For at lette Transporten af Redningsmateriellet til Kysten er der i Fortsættelse af de i tidligere Aar iværksatte Vejanlæg, udført Vejanlæg og Vejforbedringer med en Udgift af Kr. 12,199.36.

Redningsbaadenes Antal er 57. Paa Jyllands Kyster findes 45 Redningsbaade stationeret samt en Prøveredningsbaad af særegen Type, anvendt forsøgsvis, men uden Held, og en saakaldt Surf-Baad, der dog nu er oplagt. Desuden findes to Redningsbaade paa Fanø, tre paa Læsø og to paa Anholt. Paa Bornholm findes to Redningsbaade, og der henstaar en Reserveredningsbaad paa Orlogsværftet.

Fra Orlogsværftets Laboratorium er der i Aarets Løb leveret det fornødne Antal Redningsraketter, Signalkraketter og Strandingslys. Forbruget har været 127 enkelte og 16 dobbelte Redningsraketter, 80 Signalkraketter og 51 Strandingslys. Der er af Laboratoriet bleven fremstillet tredobbelte Raketter, hvormed der er foretaget Forsøg

saavel ved Søartilleriet som hos Bestyreren af det norske Redningsvæsen. Forsøgene har givet et saadant Resultat, at det er bleven besluttet at anskaffe saadanne Raketter og fordele disse ved forskellige Stationer.

Redningsvæsnets samlede Legatkapital udgør nu c. 93,000 Kr.

I Finansaarets Løb er der af Statskassen til Redningsvæsnet anvendt et Beløb af ialt Kr. 285,744.89.

Beretningen indeholder derefter Meddelelse om de forskellige i Aarets Løb stedfundne Redningsfortagender. Der er ved Redningsvæsnets Hjælp reddet 134 Personer, deraf 128 med Redningsbaadene og seks med Raketapparater. Foruden disse Tilfælde, hvor Skibbrudne er blevet frelst ved Redningsvæsnets Hjælp, har Redningsapparaterne i 84 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe Fiskerbaade. Af Dampskibene »Vestkysten« og »Vestervænet« er der desuden hyppigt i Aarets Løb ydet Assistance til Fiskerbaade.

Det oplyses dernæst, hvor mange Redningsforetagender, der har fundet Sted ved de enkelte Stationer, siden disses Oprettelse. De Stationer, som har det største Antal er: Vester Agger 69, Flyvholm 57, Thyborøn 55, Løkken 55, Nørre Vorupør 50, Snogebæk 47, Skagen 45, Klitmøller 44, Tuskjær 42, Nørre Tornby 42, Gl. Skagen 40, Lilleheden 36, Kandestederne 34, Lønstrup 33, Lildstrand 31, Vedersø 31 og Østerby paa Læsø 30.

Siden Redningsvæsnets Oprettelse er det samlede Antal af Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er reddet ialt 8,867.

Med Beretningen følger et farvetrykt Kort, paa hvilket er nedlagt samtlige Redningsstationer og Telefonledninger.

Isforholdene i de arktiske Have.

Det meteorologiske Institut har for Aaret 1910 i Lighed med foregaaende Aar, under ovenstaaende Titel udgivet et Særtryk af dets nautisk-meteorologiske Aarbog bearbejdet af Kaptajn C. J. Hansen, af hvilket vi gengiver følgende:

I Hvidehavet aabnedes Skibsfarten tidligt, og allerede i de første Dage af Maj kom Dampere til Archangel.

I Barents-Søen gik Vinterisen meget tidligt. Polarisen, der laa nordligere, var meget kompakt og vanskelig at trænge ind i.

Langs Nowaja-Zemlja's Kyst var der hele Vinteren isfrit paa c. 74° N. Br., hvor en norsk Overvintrings-ekspedition opholdt sig.

Isforholdene ved Spitsbergen var usædvanlig haarde dette Aar, idet Østlandets Is allerede kort før Midten af Juli kom rundt om Sydkap i ualmindelig store Mængder og bredte sig Nord paa langs Vestkysten, omtrent op til Prins Karls Foreland, i et c. 100 Sm. bredt Bælte. Isforholdene var derfor Resten af Aaret ret vanskelige. Heller ikke dette Aar blev Spitsbergen omsejlet.

Fra Grønlands Havet haves Efterretninger fra Maj—August. Isforholdene var ret normale. Hvalfangetrængte allerede i Maj op til 80° N. Bredde; langs Iskanten Syd efter laa lettere Is. Skibe, som var inde i Isen paa det sædvanlige Omraade mellem Franz-Josephs Fjord og Shannon Øen, mødte baade Nord og Syd for nævnte Strækning store Flager og Ismarker. Vinterisen ud for Franz-Josephs Fjord laa endnu ubrudt i August.

Ved Angmagalik laa Isen hele Sommeren tæt til Land, og først hen i September kom Skib ind til Stationen.

I Islands Kyster var omtrent isfri, men i April og Maj, de Maaneder, hvori der hyppigst ses Is ved Island, laa Iskanten ikke langt fra Islands NV.-Pynt.

Paa Grund af Pinsedagene udkommer Bladet kun én Gang i næste Uge, nemlig Torsdag den 8. Juni.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 122/1910, afsagt den 29. December 1910. Algot S. Andersson, Fører og Reder for Skonnert »Alfhild« af Falkenberg mod Kjøbenhavns Havnevesen.

Torsdag den 10. November 1910 Kl. c. 3 om Eftermiddagen blev Knippelsbro paasejlet af den svenske Skonnert »Alfhild«, der med Føreren til Rors og yderligere to Mands Besætning af Bugserbaaden »Dagmar« bugseredes Nord fra gennem Københavns Havn. Vinden var frisk nordlig eller nordvestlig, og Strømmen nordlig med en Fart af $\frac{1}{2}$ Mil. »Alfhild« havde signaleret, at den vilde passere Broen, og fra denne var der hejst to Kugler for at tilkendegive »Alfhild«, at den kunde passere, og Bugserbaaden med »Alfhild« nærmede sig Broen med en Fart af $2\frac{1}{2}$ à 3 Mil i Timen. Da man fra Broen vilde sætte Maskineriet, der skulde høre Broklapperne, i Bevægelse, viste det sig, at disse ikke lod sig løfte. Der gaves øjeblikkelig Faresignal med Broens Sirene, og der hejstes Stopsignal. Bugserbaaden »Dagmar« standsede straks sin Maskine og slog »Bak«, saa at den kom ned paa Bagbordsside af »Alfhild«. Medens Bugserbaadens Fører gjorde Slæbetrossen los agter og løb forud for at fastgøre den paa en af Pullerterne for, raabte han samtidig op til Skonnerten, at den skulde lade Ankeret falde. Det samme blev ogsaa raabt fra Broen. »Alfhild«s to Mand var imidlertid løbet forud og havde givet sig til at hale Slæbetrossen ind for at gøre den kortere, og først, da de aller havde faaet den fastgjort, lod de Styrbords Anker, der hang under Klydset, falde. Bagbords Anker hang paa Svineryggen, fastgjort ved Røstlinen. De truffne Foranstaltninger viste sig imidlertid ude af Stand til at hindre Sammenstødet, idet Bugserbaaden sprang straks efter, at den var bleven tot, og idet Ankeret slæbtes et Stykke, inden det holdt. Skonnertens Fart var dog bleven stærkt mindsket, og den svingede for Ankeret og Roret, som var bleven lagt i Borde, Styrbord over, saaledes at den ikke løb Stævnen lige mod Broklapperne, men tørnede Broens Gelænder med sin Klyverbom og derefter ramte en af Broens svære Stenpiller med sin Bagbords Bov. Klyverbommen og Bagbords Bov blev stærkt skamferet, og Broens Gelænder noget beskadiget.

Efter at »Alfhild« havde udlossen sin Ladning, henvendte Skipperen sig Mandag den 14. November til Havnemesteren for at faa »Bolværksseddel«. Det blev da betydet ham, at han ikke maatte afgaa, før han havde deponeret 200 Kr. som Sikkerhed for den Skade, som han havde paaført Knippelsbro. Skipperen kunde ikke og vilde heller ikke stille saadan Sikkerhed, og Skibet blev da opholdt her til Mandag den 28. s. M., da Havnevæsnet bestemte sig til at give ham »Bolværksseddel« uden Sikkerhed. Der var imidlertid taget Skøn over »Alfhild«s Skade, men Havnevæsnet forlangte Overskøn, og Skibet opholdtes derved endnu et Par Dage.

Da »Alfhild«s Fører, Algot S. Andersson, mente, at det var Havnevæsnet, ikke ham, der havde Ansvaret for Sammenstødet og den derved opstaaede Skade, har han anlagt nærværende Sag, hvorunder han har paastaet de Indstævnte Københavns Havnevæsen tilpligtet at betale i Erstatning for Skade paa Skonnerten 825 Kr., samt Erstatning efter Rettens Skøn for Skibets Ophold her i Byen tilligemed Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte, der paastaar sig frifunden i Hovedsagen, har under en Kontrasag paastaet Hovedsagen tilpligtet at

betale i Erstatning for den Broen tilføjede Skade Kr. 125.40 med Renter og Sagens Omkostninger.

Der har baade under den afholdte Søforklaring og under de senere under Sagen afholdte Vidneafhøringer været gjort Forsøg paa at bringe paa det Rene, hvor langt »Alfhild« og Bugserbaaden var fra Broen, den Gang Brovagten søgte at sætte Broens Maskineri i Bevægelse, da Fare og Stopsignalet gaves fra Broen, og da Ankeret faldt, men Vidnerne var uoverensstemmende, og det har maattet opgives at faa nogen virkelig Klarhed herover.

Det er oplyst, at Grunden til, at Broklapperne ikke lod sig løfte, var den, at et af de Tandhjul, der driver Mekanismen, sprang noget ud af sit Løje, idet en Kile, hvormed det var fastgjort, havde løst sig. Det er ligeledes oplyst, at Broens kostbare og kun faa Aar gamle Maskineri hidtil har fungeret tilfredsstillende, og at Broen havde været aabnet ganske kort forinden for en anden Gennemsejling, uden at der havde vist sig nogen Uorden ved Maskineriet. Det maa efter det oplyste betragtes som givet, at der ikke er noget som helst at bebrejde Broens Betjeningspersonale, idet den skete Brist paa det meget komplicerede Maskineri er af en saadan Natur, at den maa betragtes som hændelig og uforudseelig. Den kunde ikke ved fornuftige og rimelige Foranstaltninger fra Havnevæsnet eller dets Folks Side rettidig være opdaget eller afværget. Der kan heller ikke efter det foreliggende gaas ud fra, at Broen er aabnet saa sent, at der af den Grund vil kunne lægges nogen Skyld paa Havnevæsnet Folk, og der vil herefter ikke kunne paalægges Kontracitanterne noget Erstatningsansvar for Sammenstødet.

Kontracitanterne har fra deres Side overfor »Alfhild« anført forskellige Omstændigheder, der skulde gøre dette Skib ansvarligt for Sammenstødet.

De har i saa Henseende først henvist til, at »Alfhild«s Bagbords Anker ikke var klart, skønt det i Havnereglementets § 6 foreskrives, at Skibe, der skal gaa gennem Broerne, skal have begge Ankere klare til at falde. Men selv bortset fra, at Havnevæsnet efter det oplyste ikke forlanger en stræng Gennemførelse af denne Bestemmelse, findes den anførte Omstændighed allerede af den Grund uden Betydning her under Sagen, at det, selv om der havde været Tid for den faaltallige Besætning til at lade begge Ankere falde, langtfra kan betragtes som givet, at dette ikke vilde have været uheldigt. Nu virkede det enkelte Anker som et Spring, og Skibet drejede over mod Bropillen. Muligheden for, at »Alfhild«, hvis begge Ankere var falden, havde tørnet Broklapperne og forvoldt langt større Skade, skønnes ret nærliggende.

Med Hensyn til Bugseringen har Kontracitanterne gjort gældende, at Skibene gik for hurtigt, ikke overensstemmende med Havnereglementets § 7 med »afpasset Fart«, og at den benyttede Trosse har været daarlig og slidt. Det maa imidlertid betragtes som givet, at der ikke med Hensyn til Farten kan lægges Fartøjerne noget til Last (de skal kunne styre) og Trossen, der var en $4\frac{1}{2}$ Græstrosse, maa, om den end har været noget slidt, dog efter Omstændighederne betragtes som forsvarlig.

Kontracitanterne har endelig hævdet, at Bugserbaaden i Stedet for at stoppe og bakke burde have valgt en anden Manøvre (svajet rundt), og at man om Bord paa »Alfhild« burde have handlet hurtigere end sket og navnlig overensstemmende med Havnereglementets § 7 in fine straks da Stoppsignalet gaves, have ladet Ankeret gaa. Men allerede under Hensyn til, at der var levnet saa ringe Tid til at tage Beslutning og handle, og rent bortset fra, at det efter Rettens Mening kan være et Spørgsmaal, hvorledes der burde manøvreres, og hvad man skulde foretage, findes det ganske uomtvisteligt, at der ikke herpaa kan bygges noget Erstatningsansvar for noget af Fartøjerne, jfr. herved Grundsaetningen i Sølovens § 220 in fine. Parterne vil herefter overensstemmende med Sølovens § 221 være at frifinde for hinandens Tiltale, for saa vidt angaar Ansvaret for selve Sammenstødet.

Kjøbenhavn, den 2. Juni 1911.

Dampskibet »Sophie«s Stranding. Det vil erindres, at der den 13. Oktober f. A. strandede en tysk Damper »Sophie« paa Kjærsgaard Strand, og at der fra Redningsvæsnets Side blev gjort store Anstrængelser for at redde Besætningen. Ikke mindre end fire Redningsbaade fra de omliggende Stationer var i Virksomhed, men det lykkedes kun at redde ni af de strandede Søfolk, medens seks omkom.

Men endvidere drukkede én af Mandskabet fra Redningsstationen Nørre Tornby, nemlig Baadmand Thomas Thomsen, idet en Braadsø rev ham ud af Redningsbaaden, medens denne laa i det strandede Skibs Nærhed, og han førtes bort med Strømmen. Han drev paa sit Redningsbælte i Land en halv Mil sydligere, og der var da endnu Liv, men det udslyktes snart.

Da Strandingsagen den 6. December f. A. kom til Behandling ved den prøjsiske Sørst i Danzig, udtalte Søretens Medlemmer, at »naar den indtrufne Stranding ikke havde krævet flere Menneskeliv, maa dette tilskrives de heltemodige Anstrængelser, som udvistes af de danske Redningsmandskaber, som fra tidlig Morgen til sen Aften utrættelig var i Virksomhed og satte eget Liv ind paa at redde de tyske Søfolks.«

Den danske Regering belønnede Mandskaberne paa de to Redningsbaade, Lilleheden og Nørre Tornby, der reddede de nævnte ni Mand, med Pengebelønninger, og sidstnævnte Mandskab fik yderligere tildelt det Legat, som Franskmanden Emile Robin har indstiftet for det Redningsmandskab, som i Aarets Løb udfører det vanskeligste og farefuldeste Redningsforetagende paa de danske Kyster.

Den forulykkede Baadmand Thomas Thomsen efterlod sig en Enke, og denne er paa Finansloven bevilget den højeste aarlige Understøttelse, som Loven hjemler, ligesom der ogsaa er tilstaaet hende Hjælp af Kronprins Frederiks Fond.

Den tyske Regering har nu ogsaa vist sin Paakendelse af Redningsmandskabernes heltemodige Færd. De fire Førere af de paagældende Redningsbaade, nemlig Chr. Sørensen Løth af Lilleheden, Lars Nielsen af Nørre Tornby, Enevold Peter Nielsen af Skallerup og Niels Peder Jørgensen af Lønstrup, har faaet tildelt den prøjsiske Krone Ordens Medalje i Guld. Af disse Mænd har de to førstnævnte tidligere modtaget lignende Hædersbevisninger af udenlandske Regeringer, idet Løth er dekoreret med den norske Redningsmedalje for Redningen af Besætningen fra den norske Bark »Hektor«, og Lars Nielsen er tildelt engelsk Redningsmedalje for hans Virksomhed ved Dampskibet »Beacon Light«s Stranding.

Det øvrige Mandskab paa de fire Redningsbaade samt tre Mand, der frivillig deltog i Redningsarbejdet, ialt 46 Mand, er af den tyske Regering tildelt en Belønning af 20 Kr. til hver Mand, og Enken efter den forulykkede Baadmand har faaet tilsendt 200 Kr. til Hjælp ved Bestridelse af Begravelsesomkostningerne. Den tyske Regering har derhos overfor Redningsvæsnets Bestyrer udtalt en varm Tak for den af Redningsvæsnets udviste Færd ved den paagældende Lejlighed.

—h.

Indsmugling af Udlændinge i New York. For kort Tid siden meddelte et Reuter-Telegram i Følge »Shipp. Gaz.«, at en Agent for et græsk Dampskibsselskab, første Styrmand paa en græsk Damper og flere andre Personer var blevet overbevist om at have smuglet Udlændinge ind i De forenede Stater. Sagen kom til Behandling ved United States Circuit Court i Brooklyn, og Dom blev den 11. Maj afsagt over seks af de tredve

af Dampskibsselskabets Funktionærer, som var beskyldt for Meddelagtighed i Smugleraffæren. Agenten blev dømt til et Aars Fængsel og 1,000 Dollars Bøde. Han gjorde gældende, at han havde overtraadt Loven, fordi han fandt den meningsløs, hvortil Dommeren bemærkede, at Autoriteterne maatte lære Udlændinge at lyde Lovene, selv om de ikke syntes om dem. Agentens Sekretær fik tre Maaneders Fængsel og en Bøde paa 100 Dollars, og Selskabets Regnskabsfører i New York tredive Dages Fængsel.

Af Skibets Officerer fradømtes første, anden og tredje Styrmand, sammen med Kaptajnen en stillet Kautionspaa 30,000 Dollars, fordi de var flygtet til Grækenland, efter at der var rejst Tiltale imod dem. Senere sendte Selskabet de tre Styr mænd tilbage, men Kaptajnen var endnu i Frihed. Ved Fastsættelsen af Bøderne bemærkede Dommeren, at hvis disse blev betalt, førend de Anklagedes Fængselstid var udløbet, vilde han tilbagesende en Del af Kautionsbeløbet for de tre Styr mænd. Anden Styrmand fik den strengeste Straf af de tre, fordi det var bevist, at da Damperen gik i Dok med de indsmuglede Udlændinge om Bord, var det ham der telefonerede til Selskabets Kontor i New York efter nogen, som kunde bringe Udlændingene i Land. Han fik seks Maaneders Fængsel. Første Styrmand fik fem og tredje Styrmand tre Maaneders Fængsel. Desuden blev de hver idømt en Bøde paa 3,000 Dollars. Alle de til Bøder dømte Personer maa blive i Fængslet, til Bøderne er betalt.

Hurtige Rejser. Hvad der kan udrettes af Sejl-skibe endnu i disse Dampens Tider illustreres ved den norske tremastede Skonnert »Handy«s Ankomst til Yarmouth den 15. Maj d. A. Skonnerten, der hører hjemme i Frederikshald, maaler 258 Reg.-Tons og bragte en Trælast fra Kristiania. Den forlod den norske Havn den 9. Maj og var Lørdag den 13. ds. ud for Cross Sands Fyrskib, 7 Sm. Øst for Yarmouth. Da det var taaget, og der ingen Bugserbaad var i Nærheden, ankrede Skonnerten til om Mandagen og kom da i Havn tidlig om Morgenen. Den har i Virkeligheden tilbagelagt Vejen over Nordsøen i tre Dage.

Damperen »Poul« fra Sunderland har fornylig fuldført en hurtig Rejse frem og tilbage til Gøteborg. Den forlod Sunderland Torsdag den 11. Maj Kl. 3 Morgen med 4,000 Tons Kul og ankom til Gøteborg Lørdag den 13. Kl. 3 Morgen, hvorefter den blev udlosset i 18 Timer. Den forlod igen denne Havn Søndag den 14. Kl. 4 Eftermiddag og ankom til Sunderland Mandag Aften Kl. 11. Rejsen ud og hjem indbefattet Losningen tog saaledes kun fire og en halv Dag. (»Shipp. Gaz.«.)

Fra Meteorologisk Institut har vi modtaget Nautisk-Meteorologisk Aarbog 1910, udgivet af Institutet, og indeholdende: Isforholdene i de arktiske Have. Isforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1910—1911. Havets Overfladetemperaturer i det nordlige Atlanterhav og Davis-Strædet 1910. Et mærkeligt Lysfænomen i Havel i de indiske Farvande. Nautisk-meteorologiske Observationer ved tredive forskellige Stationer i de danske Farvande. Vindens og Strømmens Hyppighed og Middelstyrke ved danske Fyrskibe i 1910. Timevise Middellufttemperaturer for hver Maaned ved danske Fyrskibe i Aarene 1906—1910. Middelttemperaturer af Overfladevandet for hveranden Time for hver Maaned ved danske Fyrskibe i Aarene 1906—1910. Indgaaede Skibsobservationer i 1910, og samlet Fortegnelse over Indholdet af Aarbøgerne fra 1880—1909.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skib til Salg.

Begrundet paa Dødstald er
Jagten „De 5 Brødre“ af
Marstal til Salg. Maaler 27
Netto-Tons, og er i alle Maader
godt vedligeholdt, og i sejl-
bar Stand. Alle Oplysninger
faas ved Henvendelse til:

A. C. Friis,
Snarregade, Marstal.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

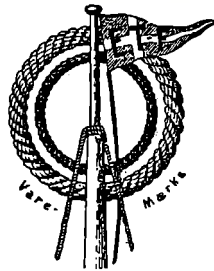
NORDENS COMPOSITIONER CHRISTANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S, Hjørring.



Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carliholtermann, Kjøbenhavn.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

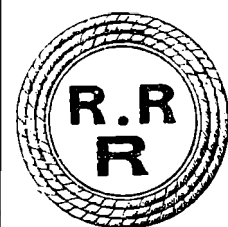
Kjøbenhavn, Fredag den 2. Juni 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel. Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	--	---	------------------------

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holmens Kanal 22. Copenure 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsløber. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oskar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafkes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansen“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eftert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører:

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,
Sjörtler og Metalstøber
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres

Pristilse sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinio à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 - -
De øvrige Sider - - - - - 20 - -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Antwerpen. — Arno, Fischer, ank. Antwerpen 27./5. — Aurora, Tonnese, ank. Antwerpen 26./5. — Baron Stjernblad, Therckensen, afg. Riga 27./5. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 25./5. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 27./5. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 27./5. til Tunis. — Christian IX, Holm, afg. London 27./5. hertil. — Dagmar, Bogvad, ank. Palermo 28./5. — Esbjerg, Straffe, ank. hertil 28./5. — Florida, Andersen, ank. Philadelphia 26./5. — Garonne, Kromann, pass. Brunschüttel 27./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 26./6. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 23./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 25./5. — Hjelm, Rasmussen, afg. herfra 27./5. til Danzig. — Jolantha, Simonsen, pass. Hottenau 26./5. for Petersborg. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunschüttel 27./5. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 27./5. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./5. — Kursk, Gommesen, ank. Dunkerque 24./5. — Leopold II, Christensen, afg. Liban 27./5. til Hull. — Loire, Craignou, afg. herfra 26./5. til Petersborg. — Louise, Larsen, ank. hertil 28./5. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 17./5. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Makry 26./5. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Brunschüttel 28./5. for Antwerpen. — Morsø, Nellenann, ank. Petersborg 27./5. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Dunkerque 18./5. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 22./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 28./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 25./5. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 20./5. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. New York 26./5. — Pern, Gotthardt, ank. London 22./5. — Pregel, Iversen, pass. Brunschüttel 26./5. for London. — Saga, Wiberg, ank. Reval 27./5. — Seine, Damp, afg. Rochelle 26./5. til Dunkerque. — Texas, Clausen Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 27./5. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Malaga 28./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 28./5. — United States, afg. New York 25./5. til Kristiansund. — Viking, Meyer, ank. hertil 29./5. — Lena, afg. Liverpool 27./5. til Swansea. — Malm, ank. Manchester 27./5. — Vadso, afg. Stettin 25./5. til Manchester. — Minsk, afg. Antwerpen 28./5. til Riga.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Bollsta 23./5. — Martha, Christensen, ank. Rouen 24./5. — Elna, Rathje, ank. Boues 22./5. — Therese, Petersen, ank. Blyth 26./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 23./5. — Jeanne, Olsen, ank. Marseille 24./5. — Vera, Larsen, afg. Swansea 22./5. — Daisy, Lagesen, ank. Sunderland 24./5. — Anine, Leth, afg. Sfax 18./5. — Kamma, Løffer, afg. Bordeaux 24./5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Barriero 12./5. — Amalienborg afg. Liban 21./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. St. Johns 24./5. — Borglum ank. Triest 24./5. — Chassie Mærsk ank. Hull 25./5. — Dansborg ank. Nikolajeff 18./5. — Elshorg ank. Königsberg 24./5. — Esrom pass. Sebang 15./5. — Flynderborg afg. Bongie 25./5. — Fredensborg ank. Liban 25./5. — Frederiksborg afg. Cardiff 26./5. — Guldborg afg. Garston 20./5. — Gurre pass. Pera 19./5. — Hammerhus pass. Sagres 24./5. — Harrildsborg ank. London 25./5. — Hundborg afg. Nantes 23./5. — Høneborg afg. Grangemouth 24./5. — Jelling afg. Hull 13./5. — Jømsborg ank. Huelva 25./5. — Jungshoved afg. Galveston 18./5. — Jagersborg afg. Reval 21./5. — Kallundborg ank. Yxpila 25./5. — Kalo afg. St. Johns 23./5. — Klampenborg pass. Gibraltar 25./5. — Kronborg afg. Newport 3./5. — Lejre afg. Methil 16./5. — Lilleborg ank. Windau 23./5. — Marselisborg pass. Galata 24./5. — Visborg afg. Kjøbenhavn 24./5. — Næsborg ank. Riga 25./5. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 25./5. — Randelsborg afg. Methil 25./5. — Rosenborg afg. Kartagena 26./5. — Silkeborg ank. Huelva 25./5. — Skakkeborg ank. Jacobstad 19./5. — Skanderborg afg. Barry 25./5. — Skjoldborg afg. Huelva 19./5. — Skodsborg afg. Huelva 23./5. — Spigerborg ank. Blyth 21./5. — Stegelborg ank. Kjøbenhavn 22./5. — Stjerneborg ank. Brahestad 24./5. — Søborg ank. St. Johns 12./5. — Taaruborg afg. Petersborg 25./5. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 22./5. — Ulfsborg pass. Sagres 24./5. — Uranienborg afg. Memel 24./5. — Vordingborg afg. Dunston 25./5. — Ørskild ank. Odense 25./5.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Neapel 25./5. til London. — Nelly, Clausen, ank. Bordeaux 19./5. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 25./5. til Nizza. — Lilly, Nielsen, ank. Hargshamn 27./5. — Alexy, Lorentzen, ank. St. Polu 21./5. — Dagny, Sørensen, ank. Jacobstad 18./5. — Mary, Bang, ligger i Helsingør.

Vesterhavet. Nordsoen, Gramm, ank. Gelle 25./5. — Nexos, Basse, afg. Isafjord 24./5. til Methil. — Gørda, Iversen afg. Skien 26./5. til Helsingør. — Hebe, Skou, ank. Walkom 24./5. — Inger, Schiff, ank. Antwerpen 24./5. — Karla, K. Nielsen, afg. Ghent 27./5. til Friedrichstadt. — Laura, Pedersen, ank. Gravosa 25./5. — Nora, Hansen, afg. Trapani 25./5. til Island. — Dagmar, Mathiasen, afg. Windau 25./5. til Ghent. — Nerma, Mikkelsen, ank. Råfö 26./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 21./5. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 19./5. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 24./5. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Labraggen 26./5. til Emden. — Russ. Petersen,

afg. Miramichi 19./5. til Dublin. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Bona 13./5. til Stettin. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 26./5. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Tyne 20./5. til Pugwash. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Malmö 15./5. til Tormentine. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 24./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Harburg 14./5. — Newa, Dahl, afg. Tyne 26./5. til Campbellton.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Caroe, pass. Gibraltar 27./5. — Samui, Licht, pass. Suez 25./5. — Pangaun, Gabe, ank. Singapore 24./5. — Bandon, Thomsen, ank. Antwerpen 25./5. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 17./5. — Arabien, Cortsen, ank. Vladivostok 25./5. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Sabang 11./5. — Indien, Jensen, pass. Port Said 27./5. — Cathay, Kruse, pass. Sabang 21./5. — Siam, Knudsen, pass. Singapore 26./5.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 19./5. — St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 26./5. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 20./5.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Ghent 27./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 24./5. — London, Bom, ank. Tyne 25./5. — Paris, Tholander, ank. Hernösand 17./5. — Bryssel, Kaas, ank. Sevilla 22./5.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 24./5. til Aalborg. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Huelva 17./5. til Hamburg. — Roma, v. Thun, St. Vincent 25./5. til Gambia.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Windau 25./5. — Rimplax, Westergaard, afg. Antwerpen 25./5. til Neufahrwasser. — Skimplax, Faber, ank. Stettin 23./5. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 24./5. til Neufahrwasser. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 26./5. til Kjøbenhavn.

Urania. Polarskjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Newport News 22./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Stockholm 24./5.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Methil 24./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grangemouth 25./5. — England, Andersen, afg. Windau 22./5. — Holland, Poulsen, afg. Leith 23./5. — Rusland, Bennetzen, afg. Manchester 26./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Spjutsund 23./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Kiel 23./5. — Agnete, Farup, ank. Antwerpen 24./5. — Hermin, Hansen, afg. Antwerpen 25./5. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 28./5.

Potnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Blyth 25./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 27./5. — Valborg, Hansen, ank. Libau 26./5. — Gunhild, Hansen, ank. Dunkerque 25./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 25./5. — Freja, Nielsen, afg. Lervik 22./5. — Vera, Thing, ank. Archangel 25./5.

Æro. Energi, Jensen, ank. Sunderland 27./5.

Sejlskibe.

Fano-Nordby. Maracaiho, Svarrer, ank. Amsterdam 23./5.

Æro. Apollo, Albertsen, ank. Risør 23./5. — Duen, Hay, ank. Rostock 23./5. — Freya, Kock, ank. Ronneby 23./5. — Matiane, Petersen, ank. Karlshamn 24./5. — Marstal, Hansen, ank. Ronneby 24./5. — Alf, Rasmussen, er afg. Gøteborg til Porsmønd. — Alfa, Madsen, afg. Rio Grande do Sul 23./5. til Rio Hacha. — Norma, Jørgensen, afg. Dover 24./5. til Fowey. — Dana, Petersen, ank. Hamburg 23./5. — Bien, Petersen, ank. Karlshamn 24./5. — Minde, Rasmussen, ank. Volgast 24./5. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Aalborg 25./5. — Johanne, Stegmann, ank. Vishy 25./5. — Smart, Christensen, ank. Sundsvall 25./5. — Abba, Petersen, ank. Polhili 25./5. — Skirner, Rasmussen, ank. Sundsvall 26./5. — Haabet, Riise, ank. Helsingborg 26./5. — Amor, Hansen, ank. St. Malo 22./5. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Sundsvall 25./5. — Castor, Althertsen, ank. Kristiania 26./5. — Ingolf, Olsen, ank. Sundsvall 26./5. — Concordia, Madsen, ank. Langesund 26./5. — J. Koføed, Andersen, afg. Söderhamn 26./5. til Cowes. — Habil, Bager, ank. Cork 26./5. — Ami, Christensen, ank. Aarhus 26./5. — Marie, Weber, ank. Wiborg 26./5. — Rigmor, Petersen, ank. Flensborg 26./5. — Neptun, Jensen, ank. Flensborg 26./5. — Peter, Hansen, ank. Udevalla 26./5. — Egir, Winther, ank. Methil 26./5. — Vera, Tjelleesen, pass. Beachy Head 24./5. for østg. — Atlantic, Rasmussen, afg. Malmö 26./5. til Sundsvall. — Argus, Jensen, afg. Riga 24./5. — Argo, Clausen, ank. Rhye 27./5. — Albertine, Madsen, ank. Søgerdaldelerne 27./5.

Ørum & Wulff. Mary, Fries, ank. Vopnafjord 24./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Thyborønkanal. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsfettertninger.

den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Porto Vechia di Piombino.

Angaaende denne Havn skriver Kaptajn Konrad Meidell, Fører af S/S »Fridtjof Nansen« af Bergen, som følger:

»Porto Vechio er en aaben Red, hvor Skibene i Vintermaanederne, som regnes fra medio September til medio Marts, er udsat for hyppige sydøstlige, sydlige og sydvestlige Vinde, hvor med følger en høj Dønning, som bevirker, at al Losning bliver stoppet i dagevis. Lasten bliver løstet i smaa Lægtene, der laster c. 30—40 Tons, og ved den mindste Sø bliver disse nødsaget til at søge ind i Baadehavnen. Opholdet kan af den Grund blive meget langt, og da der i Certepartierne altid er betinget »weather working days«, er det selvsagt, at Rederne risikerer at lide betydelige Tab. Som Eksempel herpaa kan jeg anføre, at et græsk Dampskib, som havde 6,000 Tons Kul inde, blev opholdt 25 Dage, og et svensk Dampskib, som afgik fornylig, har ligget her i 21 Dage, inden det blev af med sin Last, som bestod af 1,500 Tons Jern. Vi for vor Del har kun løstet 500 Tons paa otte Dage, og Vejret er fremdeles stormende. Under disse lange uforudsete Ophold bliver Vandbeholdningen som oftest opbrugt, og man bliver derfor nødt til i dyre Domme at faa ferskt Vand fra Land, hvis Ombordbringelse kun kan ske under de aller gunstigste Vejrforhold, og det har hændt, at Dampskibe har været nødsaget til at vente flere Dage, inden de har kunnet erholde nogle faa Tons Vand.

Ankerafgiften er Frcs. 1.45 pr. Netto Reg.-Ton; den gælder for 30 Dage, og i Tilfælde man bliver opholdt én Dag ud over dette Tidsrum, maa man igen betale fuld Ankerafgift. Her indskibes i Aarets Løb c. 300,000 Tons Kul til Malmsmelterierne; men som Følge af de ovenanførte Omstændigheder bør man ikke sende sine Skibe til Porto Vechio, medmindre man faar en adskillig højere Fragt end til andre Havne i Italien, hvor Vejrforholdene ingen Indflydelse har paa Losningen.

Er Mellemdækket under Dækket?

Uddrag af Dunkerque Tribunalets Dom:

Det fremgaar af Kontrakten, at Indstævnte, Firmaet P. Raffin et fils, Kolmand i Dunkerque, skulde laste en fuld og komplet Ladning Jordnødder i n bulk i alle Rum under Dækket i Damperen »Beta«. Befragterne nægtede imidlertid at laste i Mellemdækket under det Paaskud, at denne Del af Skibet ikke var under Dækket. Det fremgaar imidlertid af de Dokumenter, som er fremlagt under Proceduren, at denne Fortolkning af Kontrakten ikke kan anerkendes som rigtig. Paa de moderne Jerndampere som »Beta« er der flere Dæk og Mellemdækket maa betragtes som værende under Dækket. Som en Følge heraf blev Befragterne dømt til at betale den paastaede Dødsfragt.

Skibsførerne bør ikke undertegne Veksler eller andre Forskrivninger for Maanedsbefragteren.

Et norsk Dampskib var maanedsbefragtet til et nu falleret Firma i Antwerpen. Der lides et Brev fra dette Firma, hvori det omtaler det som en ganske selvfølgelig og dagligdags Ting, at det har afsluttet Kontrakt om Levering af Kul under Maanedscerteparti paa saadanne Betingelser, at Kullene skal betales ved, at Skibets Fører

udsteder en Veksel paa Maanedsbefragteren for Regningens Beløb. Foreningen véd ikke, om dette virkelig er en almindelig Fremgangsmaade; i al Fald er det en for Skibets Fører særdeles farlig Praksis; thi hvis han undertegner en Veksel som Trassent, bliver han vekselretlig forpligtet til at indfri Vekslens Beløb, og hvis Maanedsbefragteren ikke kan betale, vil Kulleverandøren kunne holde sig til Kaptajnen personlig. Rederiet har ikke nogen almindelig hverken moralsk eller juridisk Forpligtelse til at indfri vekselretlige Forpligtelser, som Kaptajnen paadrager Maanedsbefragteren og sig selv uden nogen Fuldmagt fra Rederiet. Foreningen anser det som en Selvfølge, at Rederiet ikke kan tvinges til at betale for Kul, som Maanedsbefragteren har bestilt, selv om Kaptajnen har trukket en Veksel paa Maanedsbefragteren for Beløbet og der ved er blevet personlig ansvarlig i Følge Vekselloven; thi Kaptajnen sætter sit Navn paa Vekslen som Maanedsbefragterens Agent og ikke som Rederiets Repræsentant.

Foreningen advarer Skibsførerne mod den Risiko, de løber ved saaledes at sætte deres Navn under en Veksel.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Den forløbne Uge har været meget mal, og det er nærmest vanskeligt at faa den fragtledige Tonnage placeret.

Østersøen har kun faa prompte Ordre, hvorimod det for senere Afskibning er noget bedre.

Libau og Preussen har enkelte Havrelaster til Sverig og England. Fra Danmark er nærmest kun Kalkstenslaster og enkelte Cementlaster til Østersøhavnene. Østnorge har flere Islaster.

Kulmarkedet er yderst mal, saa det kniber med at faa Laster til danske Havne.

Havarier og Forlis.

Cito, Skonnert af Løgstør, kom den 21. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Eshjerg med Cement paa Grund paa Sønder Rønner ved Læsø; kom den 22. ds. flot ved at kaste af Ladningen og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

▼ Edske Smit, 3m. Skonnert af Nykjøbing Mors, er den 20. ds. paa Rejsen til Uleåborg med Cement strandet ved Holmo (Finland) og løbet fuld af Vand. Mandskabet er reddet.

Skibet, der var bygget i 1896, maalte 185 Netto Reg.-Tons.

Julie Lynn, Dpsk., der den 19. ds. kom paa Grund i Thyborøn Kanal, er den 22. ds. bragt flot af Svitzers, er blevet undersøgt af Dykker og har fortsat Rejsen til England.

J. B. Berggren, Skonnert af Allinge, kom den 23. ds. paa Grund paa Magleby Lille Hage, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet. Skibet var paa Rejsen fra Allinge til Kjøbenhavn med en Ladning Sten.

Pella, Fiskekutter af Skagen, er strandet ved Hofde 86; Mandskabet er reddet; Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Marie, 3m. Skonnert af Riga, har paa Rejsen fra Middlesbro til Bjørneborg med en Ladning Jern været i Kollision med svensk Skoleskib »Najaden« og faaet sit Spryd knækket. Skonnerten er indbragt til Helsingør for Reparation.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Brunsbüttel 28./5. for Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 21./5. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 23./5. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 28./5. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 27./5. for Dunkerque. — Antwerpen, Nadsen, pass. Brunsbüttel 28./5. for

laderen om, at Varen ikke var afhentet og rent bortset fra Syn om, hvorvidt Rederiets Ansvar i denne Anledning ikke er forældet efter Synspunkterne i Sølovens § 283, vil der saaledes ikke paa det foreliggende Grundlag kunne blive Tale om at dømme det indstævnte Selskab til at betale Varens Værdi. Citanten har i saa lang Tid vidst, at Varen ikke var afhentet, at det maa blive hans egen Sag, at han har ladet den blive liggende, ligesom det maa blive hans egen Sag, at Processen for Underretten — som det synes at fremgaa af Dommen — ikke er ført med fornøden Kraft.

De Indstævnte vil derfor være at frifinde. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thyborønkanal.

Vi har modtaget følgende:

Da Forholdene ved Thyborønkanal er yderst slette, var det ønskeligt, om rette Vedkommende vilde henvende deres Opmærksomhed paa, at der bliver gjort noget for at forbedre Farvandet. Som det nu er, maa det nærmest betragtes som en Skandale; Skibe med et Dybtgaaende af 8—9 Fod kan ikke komme over Fjordgrunden.

Paa den Maade Arbejdet udføres af Vandbygningsvæsnet er det umuligt, at Farvandet kan holdes, idet der kun arbejdes en Brøkdæl af Aaret. Staten ofrer som bekendt store Summer for at holde Farvandet sejlbart, men Pengene, som forbruges, staar langt fra i Forhold til det Arbejde, der udføres.

Gaascholmsløbet skulde man mene, var det nemmeste at vedligeholde, og man skulde tro, at da Løbet endelig i December 1910 aabnedes med c. 9 Fod Vand, vilde Vandbygningsvæsnet gøre alt for at holde Løbet, men i Stedet derfor blev Sandpumperen beordret til Lemvig for Oplægning, og i fire Maaneder har der absolut intet været gjort for Vedligeholdelsen.

Dersom Sandpumperen nødvendigvis skal oplægges (?), skulde man synes, at Sommermaanederne egnede sig bedst derfor, da saavel Vejr som Strømforholdene paa denne Aarstid er mest rolige, og Farvandet som Følge deraf nok skal holde sig selv.

Det er nu paa fjerde Aar, at Vandbygningsvæsnet har arbejdet for at gøre Gaascholmsløbet farbart, men Resultatet er yderst ringe. Vilde derimod Staten overgive Uddybningsarbejdet til et privat Firma, kan det betragtes som ganske sikkert, at det vilde blive billigere, og et gunstigt Resultat vilde blive opnaaet.

Der bør være en Dybde i Gaascholmsløbet svarende til den, der er paa Havrevlen, nemlig 13—14 Fod.

* * *

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Br. er aller tiltaget i Antal og Styrke: Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br.; men nordvestlige Syd for 48° N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og mest tørre Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyster og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, og Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de kanariske Øer optræder Passaten og paa den afrikanske Kyst SV. Monsunen allerede fra Liberia. Fra Kap Palmas til Togo forekommer i Juni ofte Tornados.

I St. Lawrence Bugten paa den amerikanske Side træffer man ofte længe vedvarende østlige Vinde, der bringer fugtigt og koldt Vejr. I Farvandene ved Newfoundland og De forenede Staters Østkyst er Vinde mellem S. og SØ. med Taage hyppige. Ved Sydstaternes Kyst forekommer ofte Uvejr med NØ. Vinde; paa Bahama Øerne og ved Florida Vinde mellem NØ. og SØ. (Passat) og ved Meksikos Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlands Banken, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppigt naar en Styrke af 8, har man i Juni ikke over 6,5 pCt. Storme, medens der i Januar samme Steds forekommer 37,6 pCt. Størst Stormhyppighed har man i Juni i Bæltet fra 50° N. Br. 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linien: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taagehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer). Syd for 40° N. Br. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taage.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Isgrænsen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurlighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. Maj, at Skibsfarten paa St. Lawrence har været aabnet siden den 29. April. Kanadiske Signalstationer meldte den 30. April om svær Pakis ved Flat Point og Point Amour.

Belle Isle Strædet plejer at være farbart i Juni.

Fra Oceanet er der siden Maj, Kortets Fremkomst, meldt megen Is; den strækker sig fra 41° V. Lgd. og Øst i. og mod Syd til 42° N. Br.

Tæt forbi Kap Race drev i Slutningen af April tolv store Isbjerge i SV.-Retning.

I de første Uger af Maj er der truffen megen Is ved Bird Rocks og Kap Ray.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunagtige NV. Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunagtige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det thyrrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog én Femtedel eller én Fjerdedel af alle lagtagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med

En hensynsløs Damp(er). Efter »Dansk Fiskeritidende« gengiver vi følgende:

Forleden, da tre Fiskere fra Hirtshals var paa Havet, c. tolv Sm. NØ. for Hirtshals, for at trække Vaad, var de ved 9-Tiden nær bleven oversejlet af Damperen »Gleen Tilt« af Aberdeen.

Fiskerne, der laa og hev ind paa Vaaddet, saa en Damper, der styrede lige paa dem. De raabte og vinkede, men den tog ingen Notits deraf. Da den kun var c. ti Favne fra Jollen, kastede Fiskerne Vaadtovene los og slog Skruen frem, og de kom derved saa meget klar, at Damperen kun strøg dem, men saa fik dens Skruer fat i det ene Vaadlov, som med frygtelig Fart i vældige Bugter blev halet ud af Jollen. Nogle af Bugterne, som det jo var umuligt at vare sig for, gik om den ene Fiskers Ben og trak ham over det gaaende Spil og Motoren. I sidste Øjeblik blev Tovet kappet over, — hvordan véd man ikke, men formodentlig af en af Skruens Vinger. Man raabte paa Damperen, som ogsaa kom tilbage, og forlangte Erstatning for Tab af Grejerne, der for faa Dage siden havde kostet Fiskerne c. 600 Kr. Kaptajnen bød dem 4 £, hvilket Fiskerne selvfølgelig afslog.

En Jolle har forsøgt at lindre Grejerne, men uden Held.

Fiskerens Ben er meget ophovnet, og han har store Smertes, som han kan takke den Vagthavende paa denne Damper for. Kaptajnen erklærede sig uden Skyld, fordi han ikke var paa Dækket.

Det er en ganske hensynsløs Ligegyldighed og ren Forsømmelse af Udlig, som denne Damper udviste. Havde Fiskerne ikke været desmere snarraadige, havde man sikkert aldrig set dem mere, langt mindre hørt fra Damperen.

P. O. Kiel.

Sø- og Handelsrettsdomme. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 24. Maj 1911 er Firmaet Schiøtt & Hochbrandt for Rederiet for Damperen »Flora«, Königlichke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, tilpligtet at udrede 30,000 Kr. til Lancashire Yorkshire Railway i Anledning af »Flora«s Bugsering i Februar 1911 paa Grund af Maskinskade fra Thyborøn til Esbjerg af sidstnævnte Selskabs Skib »Berlin«.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 27. ds. tilkendtes Svitzers Bjergningsentreprise hos Firmaet Jansen & Co. 3,500 Kr. med Renter fra 15. Februar 1911 i Bjergeløn for en Del af Damperen »Katholm«s Ladning. Damperen grundslødte paa Drager Sandrev den 9. Januar i Aar paa Rejse fra Reval til Rotterdam. Bjergelønnen for Skib og Fragt fastsattes ved Voldgift.

Sørettsdom. Aarhus Søret har den 26. ds. dømt Dampskibet »Patria« af Bergen og dets Rederi til at betale Jydsk Handels-Foderstofforretning i Aarhus Kr. 6,726 i Erstatning, fordi en Ladning Oljekager fra Hull til Aarhus fremkom i beskadiget Tilstand. »Patria«s Rederi gjorde gældende, at Beskadigelsen alene skyldtes usædvanligt haardt Vejr under Rejsen og følgelig i Medfør af Solovens § 142 ikke kunde medføre Erstatningspligt for Skibet, men Retten fastslog, at Beskadigelsen i første Række skyldtes den Omstændighed, at »Patria« havde fortsat Rejsen mandsk, at Skibet havde taget Grunden ved Udsejlingen af Dokkerne ved Hull og derved paadraget sig en Lækage, der blev den egentlige Aarsag til den indtrufne Ladningsbeskadigelse. Erstatningsbeløbet fastsattes paa Grundlag af et af to Købmænd afgivet Syn og Skøn. Sagens Omkostninger ophævedes.

(Ritz. Bur.)

Turbine-Dampere. I Tyskland har saavel i Krigs- som i Handelsmarinen Damp-turbinen faaet stærkt Indpas, og der er, i Følge »Tidsskrift for Maskinvæsen«

for Øjeblikket 42 tyske Turbinebaade i Brug. Til Trods for de mindre gode Tider for Skibsfarten er der i den sidste Tid bestilt tolv Dampskibe paa gennemsnitlig 10,000 Tons med Turbiner. De største af disse er bestemt til Fart paa Amerika og Australien.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 25. Maj: Isen ved Langanes mere spredt. Passage uhindret.

Telegram fra Siglufjord den 26. Maj: Isfrit ved Siglufjord. Is mellem Blönduós og Holmavik.

Den 27. Maj: Isforholdene uforandret her, Hunabugten bedre. Østlig Vind, overtrukket.

Den 28. Maj: Spredt Is fra Hunabugten driver øst-over forbi Siglufjord. Sydvestlig Vind, halvklat.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 119/1910 afsagt den 1. Februar 1911. Grosserer V. Hestbech mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Den 25. August 1906 afsendte den daværende Indehaver af Firmaet Julius Lemos Eff., Citanten i nærværende Sag, Grosserer V. Hestbech, med den »Det forenede Dampskibsselskab« tilhørende Rutebaad »Thy« en Kasse »Fluefangere« til Købmand C. Lorentzen i Nykjøbing paa Mors. Efter Hestbechs Fremstilling afsendes derhos samme Dag Faktura paa Varerne, der var solgt paa tre Maaneders Kredit. Efter hvad Citanten gør gældende, har han ved Nytaarstid 1907 og senere endnu et Par Gange krævet Lorentzen for Betalingen. Da denne ikke betalte og heller ikke vilde anerkende at have bestilt de paagældende Varer, anlagde Citanten den 16. August 1907 ved Nykjøbing Købstads Ret Sag mod Lorentzen. Det oplystes under Sagen, at Varerne endnu henlaa i Dampskibsselskabets Ekspeditionslokale i Nykjøbing, der forestodes af en lokal Forretningsdrivende. Dennes Bøger udviste, at Fragten for Forsendelsen var indgaaet. Citanten gjorde gældende, at Lorentzen havde bestilt Varerne, og at han derhos havde betalt Fragten og faaet Fragtbrev udleveret. Lorentzen gjorde gældende, at han hverken havde bestilt Varerne, modtaget Fragtbrevet eller betalt Fragten for dem. Sagen henstod i over et Aar, men endte uden at nogen af Parterne havde godtgjort Rigtigheden af sine af Modparten bestridte Asserta. Lorentzen blev derfor ved Underretten den 21. November 1908 afsagte Dom frifunden. Efter denne Dom lod Citanten hengaa henvendt to Aar, hvorefter han ved Stævning af 21. November 1910 her ved Retten anlagde nærværende Sag mod Det forenede Dampskibsselskab. Han har under Henviisning til, at Varerne, ved den lange Tids Henliggen er bleven fuldstændig vardiløse, gjort gældende, at Selskabet maa være ansvarligt herfor, idet Ekspeditionen i Nykjøbing retlidigt burde have underrettet ham om, at Varerne ikke blev afhentet. Citanten paastaar derfor det instævnte Selskab dømt til at betale i Erstatning 45 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det er ikke oplyst, hvor lang Tid Varer som de paagældende kan taale at henligge, saalidt som det er godtgjort, at de Indstævnte var bekendt med Forsendelsens letfordærlige Beskaffenhed. Allerede af denne Grund kan der ikke blive Spørgsmaal om at paalægge det indstævnte Selskab Ansvar for Varens Værdiforringelse. Rent bortset fra Syn om, hvorvidt Skipperen (eller Ekspeditionen) har begaaet en Fejl ved ikke at underrette Af-

Kjøbenhavn, den 30. Maj 1911.

Vi har modtaget Beretning fra Stiftelsen Georg Stages Minde for Aaret 1910. Af denne fremgaar det, at Skoleskibet »Georg Stage« fra 1. April til 15. September 1910, ført af Premierløjtnant Mü n t e r, har været paa Øvelsestogt med 80 Elever. Gennemsnitsalderen for disse var femten Aar og fem Maaned. Af Ansøgninger om at blive anlagt som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1910 indkom 113. Af disse Ansøgere valgtes 80 efter den Regel, at de ældre og bedst anbefalede Drenges togtes først, da man har gjort den Erfaring, at de smaa Drenges paa 14 Aar har forholdsvis mindst Udbytte af Togtet. Forældrenes Livsstilling var følgende: Skibsførere, Styrmand og Fiskere 12, Embedsmænd, Funktionærer og Handlende 28, Haandværkere 16, Landmænd, Gaardejere og Lærere 8, Arbejdsmand 16. Elevernes Hjemstavn var i Kjøbenhavn 26, Østifterne 28, Jylland 25, Færøerne 1. Efter Togtet har alle Elever, der trængte dertil, faaet Tapper, Skibskiste m. m. i Foræring.

Den første Maaned tilbragtes som sædvanlig med Sejlads i Sundet. Den 4. Maj forlod Skibet Sundet efter at være inspiceret, og afsejlede til Kattegat og Storebælt. Den 23. Maj afsejledes til Visby. I Kristiansø Havn indkom Skibet den 8. Juni. Fra Kristiansø gik Skibet til Rønne den 12. Juni og derfra til Nyborg, hvor det ankom den 18. Juni. Under Opholdet i Rønne afholdtes Øvelser, sammen med det bornholmske Redningsvæsen, i Brugen af Raketapparaterne. Den 22. Juni var Skibet i Kalundborg. I den paafølgende Maaned sejlede Skibet omkring i de danske Farvande, til det den 24. Juli ankom til Kjøbenhavn. Herfra gik Rejsen til England. Næstformanden i Bestyrelsen, Kommandør Bræstrup, gjorde Englandssturen med.

Til Leith ankom Skibet den 1. August og afsejlede derfra igen den 6. August. Ialt blev her 21 Elever sendt fra Skibet i Hyre. Den 12. August ankredes ved Kristianssand. Derpaa sejlede til Ebeltøft og Svendborg. De afsluttende Øvelser foretoges i Kjøgebugt indtil den 2. September. Togtet afsluttedes den 15. September.

Paa Grund af de bedre Tider for Skibsfarten, var det dette Aar lettere at faa Eleverne anbragt med gode Sejlskibshyrer, hvilket ogsaa var Aarsag til den tidlige Afslutning af Togtet. Da de Elever, der er uskikket til Søen eller ikke har til Hensigt at fortsætte med Sølivet, som oftest er misfornøjet med Livet om Bord og derved udøver en skadelig Indflydelse paa Kammeraterne, har det vist sig heldigt at sende dem hjem, hvorfor saadan Hjemsendelse ogsaa vil finde Sted i Fremtiden. I 1910 forlod saaledes to Elever Skibet i Begyndelsen af Togtet.

Elevernes Undervisning har omfattet: Rejsningsøvelser, Manøvre, Roning og Vrikning, Skilmanding, Styring, Logning og Lodning, Sejlmageri, Teori, Svømning m. m. Ved alle Øvelserne til Vejrs bliver der lagt Vægt paa, at disse saa meget som muligt bliver udført paa samme Maade, som i et Koffardiskib. Efterhaanden som Togtet gaar frem, gaar man derfor over til kun at anvende samme Styrke, som i et Koffardiskib. For Eksempel til at gore Røjlerne fast én Dreng, til Bramsejlene én a to Dreng og til Undersejlene to a tre Dreng o. s. fr.

Ved Undervisning i teoretisk Sømandskab er Kusk-Jensens Bog benyttet. Denne Bog foræres alle de Elever, der gaar til Søs efter Togtet. Skibets fire Understyrmand, der har gjort Tjeneste som Underlærere, har haft god Lejlighed til at uddanne sig i Observationer, i praktisk Navigering og Manøvrer. Stiftelsens Bestyrelse har haft den Glæde at høre anerkendende Udtalelser om Nyttens af den Uddannelse, der saaledes hvert Aar gives fire unge Styrmand.

Fra Sekretæren for Den tekniske Forening har vi modtaget følgende:

Prisopgave udstedt af Den tekniske Forening 1911. Med den stærkt voksende Udnyttelse af de forskellige Trafik- og Transportmidler ved-

rørende Jernbane- og Skibstrafiken og den stigende Tendens til Hastighedens Forøgelse er ogsaa Kravet om Sikringsforanstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde traadt stærkt i Forgrunden, dels i Form af hurtigt og sikkert virkende Bremseapparater og andre Stopnings- og Bagningsmekanismer og dels ved Sporskiftesikringer, Signalforanstaltninger m. m.

Da dette betydningsfulde Emne kun i forholdsvis ringe Grad har været gjort til Genstand for Behandling i vor hjemlige Literatur, udsætter Den tekniske Forening følgende Prisopgave:

»Der ønskes givet en Fremstilling af den Udvikling, man saavel i Ind- som Udlandet er naaet til vedrørende Sikringsforanstaltninger (Sporskiftesikringer, Signalforanstaltninger m. m.) ved Jernbane- og Skibstrafik under alle Vejrforhold.«

Til Præmiering af den stillede Opgaves Besvarelse udsætter Den tekniske Forening med Understøttelse fra Den Raben Levetzau'ske Fond et Beløb paa indtil 1,000 Kr., og er berettiget til at lade den eller de præmierede Besvarelser offentliggøre.

Præmiebeløbet uddeles af Foreningens Bestyrelse efter nedennævnte Bedømmelsesudvalgs Indstilling enten samlet, for saa vidt Opgaven besvares fyldestgørende i dens fulde Omfang, eller i Præmier paa 500 Kr., for saa vidt Besvarelsen kun omfatter Sikringsforanstaltninger enten ved Jernbanetrafikken eller ved Skibstrafiken.

Bedømmelsen af de indkomne Besvarelser har Foreningens Bestyrelse overdraget et Udvalg bestaaende af Frihavnsingeniør C. Agerskov, Kommandør P. C. Bræstrup, Direktør ved Statsbanernes Trafikafdeling V. Helper, Formand i Kjøbenhavns Skipperforening, Skibsfører A. V. Knudsen, Havnebygmester H. C. V. Møller, Fyrdirektør H. V. Ravn og Ingeniør S. Winkel.

Besvarelser forsynet med Molto eller Mærke og ledsaget af forseglede paa samme Maade betegnede Konvolutter, som indeholder Oplysning om Forfatterens Navn og Adresse, indsendes senest den 30. April 1912 til Foreningens Sekretær, Cand. polyt. A. Meulengracht, Vesterbrogade 96¹, Kjøbenhavn V. Det bemærkes, at kun Besvarelser, som indsendes paa anførte Maade, kan vente at komme i Betragtning.

Eksemplarer af Prisopgaven udleveres i Vilh. Priors kgl. Hofbohandel, Købmagergade 52, Kjøbenhavn K.

Verdens Guldproduktion. For Bedømmelsen af Udsigterne for Pengemarkedet er det af en vis Interesse at kunne paavise, at Guldproduktionen vedvarende sliger fra Maaned til Maaned. Efter »Svensk Eksport« bringer vi nedenstaaende Oversigt over Transvaals Guldproduktion i de sidste fjorten Aar, altsaa fra to Aar førend Boerkrigen. Som det fremgaar af denne, viser Guldproduktionen i sidste Aar alene i dette Land en Fremgang af mere end en Million Pund Sterling.

	Pund Sterling.
1897	11,653,725
1898	16,240,630
1899 (3 Krigsmaaned)	15,452,025
1900 (Krigsaar)	1,481,442
1901 (Krigsaar)	1,096,051
1902 (5 Krigsmaaned)	7,301,501
1903	12,628,058
1904	16,028,883
1905	20,854,440
1906	24,616,704
1907	27,410,210
1908	29,986,469
1909	30,925,788
1910	32,002,912

Skib til Salg.

Begrundet paa Dødstald er Jagten „De 5 Brødre“ af Marstal til Salg. Maaler 27 Netto-Tons, og er i alle Maader godt vedligeholdt, og i sejlbar Stand. Alle Oplysninger taas ved Henvendelse til:

A. C. Friis,
Snarregade, Marstal.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

Motorsandsugeren

„Viola“, bygget 1906 i København, laster ca. 16 Favne Sand, netop gennemgaaet grundig Reparation, er til Salgs ved Henvendelse til **C. Clemmensen Allbrechtsvej, Svendborg** eller **F. Janzen Söhne Rostock i/M.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpe middel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

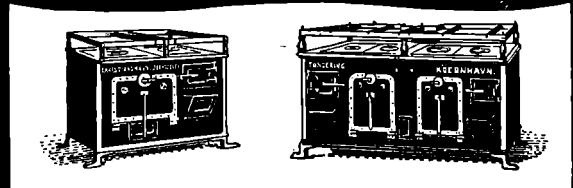
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — København K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: *KAYDYHR.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG

**DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S**

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TELEFON 1630.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.

**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling i Odense Lørdag den 8de Juli 1911.

Forslag, som ønskes behandlet, skal være indgivet mindst 14 Dage forinden.

Dagsordenen m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

C. P. Lund,

Formand.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 30. Maj 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conserverfabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

== Telefoner: ==
 Central 6890
 Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Fruktvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl. - Hof - Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundt. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr.
Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
 Skibsmægler.
Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.
 Teleqramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Effte, St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Teleqramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SONDERLAND“.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telef. 5269. Privat Telef. Øbro 2238x.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere

Sextanter og Oktanter.

Barometre, * Thermometre.

Manometre, Indicatorer.

Tegnebestikker Parallelinealer

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Bekendtgørelser m. m.

1032. Karantænebestemmelser. Rusland. — Det østslaviske Kystgebet er erklæret pestfrit.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.
 Kors eller Bogs Nr. R 343 England, April 1911.
 R 964 Nova Scotia. — Lunenburg to Mars head.
 R 3465 Frankrig: Des roches de Porsal à Pontusval. Januar 1911.
 R 5285 Fort d'Alger. Januar 1911.
 R 301 Iles de Giléan. April 1911.
 R 301 Japan: Chosen (Korea). Januar 1911.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Maj 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	104 ³ / ₄ — 105	104 ³ / ₄	105
Danmark	66 ¹ / ₂ — 66 ³ / ₄	66 ¹ / ₂	66 ³ / ₄
Norden	87 — ¹ / ₄	87	87 ¹ / ₂
København	—	—	—
Carl	—	83 ¹ / ₂	84
Dannebrog	83 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
Skjold	62 ¹ / ₄ — 62 ¹ / ₂	62 ¹ / ₄	62 ¹ / ₂
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	83 ¹ / ₂	84
Hejmdal	95 — ¹ / ₄	96	97
Østasiatiske	136 ³ / ₄ — 137	136 ³ / ₄	136 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	—	—
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	47 ¹ / ₂ — ³ / ₄	47	47 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	93 ³ / ₄	95
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	90	92
4% — — — 2. Serie..	—	95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
4% — — — 1. Serie..	—	95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
4% — — — 7. — ..	—	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	—	89	91
4% Østift. Kreditf. 9. — ..	—	95 ¹ / ₂	96

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	146 — ¹ / ₄	146	146 ¹ / ₂
Privatbank	109 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Landmandsbank	137 ¹ / ₄	137	137 ¹ / ₂
Handelsbank	—	136 ³ / ₄	137
Grundejerbank	22 ¹ / ₂ — ³ / ₄	22 ¹ / ₂	22 ³ / ₄
Burm. & Wain	92 ³ / ₄ — 93	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	78	78	78 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	275 — ¹ / ₂	274	274 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	197 ¹ / ₂ — ³ / ₄	197 ¹ / ₂	197 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 24. Maj 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.19	18.16
Paris	71.95	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	—	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Maj 1911.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols.	92.30
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.	90.10
5% Mexikanske 1899	99.90
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — 1890	95.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 478,000, „Danmark“ 88,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 52,000, „Dannebrog“ 28,000, „Skjold“ 34,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 10,000, „Dansk-russisk“ 94,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

996. Mineøvelser. Karlskrona. I Tiden 1ste Juni—29de Septembris afholdes Mineøvelser ud for Västra Håsholmsfjorden, Karlskrona. Naar der er udlagt Miner, som kan være farlige for Skibstøtten, lægges paa Västra Håsholmsfjorden international Signal X P [Vagt Dem for Toppedoer. Løbet (eller Farvandet) er spærret ved Miner]. Politirøtter fører hvidt Flag med haa Fris-kant. Man skal gaa S. om de røde Tønder med Flag, som udlægges ved Minerne mellem Skråf-ingarna og Käskåren. Til Ankens liggende Minertøjer skal passeres paa den Side, paa hvilken det viser rødt Flag. Karlskrona: 56° 09' N. Br. 15° 36' Ø. Lgd.

997. Sømærker udlægges. Slite. Gotland. Ved Slite udlægges i den nærmeste Fremtid en rød Vager med en nedadvendt Krog over en Ballon paa 57° 40' 50" N. Br. 18° 50' 15" Ø. Lgd. V. for en 6^{te} m Grund V. for Magö, og en Skage paa 57° 42' 16" N. Br. 18° 49' 38" Ø. Lgd. ved Revet fra N.-Pviten af Enholm. (Kort Nr. 205).

998. Grund fundet. »Svenska Björns» Fyrskib N. N. for »Svenska Björns» Fyrskib er fundet en Grund med 7^{te} m Vand paa 59° 39' 30" N. Br. 19° 47' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

999. Afmærkning omhyttes midlertidigt. Gålle. De 3 sorte Tønder paa S.-Siden af det N.-lige Indløb til Gålle, forbi Ytteriskan, vil paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidigt blive omhyttet med 2 Stager, af hvilke den ene udlægges 10 m N. for den Ø.-ligste Tønde og den anden 10 m N. for den Y.-ligste Tønde. Gålle: 60° 40' N. Br. 17° 10' Ø. Lgd.

1000. Afmærkning forandret. Memel. Tyskland. Afmærkningen ved Indløbet til Memel er forandret. Den røde Spiritønde D i Segeat er indtaget. Segeat Anduvningstønde er en rød og sort stribet Klokketønde med Ballon, mærket »Memel», tre røde Spiritønder med røde Flag, mærket A, B og C, skal holdes om Styrbord for Indgaaende, tre sorte Spidstønder, mærket 1, 2 og 3, skal holdes om Bagbord. I Segeat ligger tre røde Spiritønder med røde Flag, mærket D, E og F. Anduvningstønden: 55° 44' N. Br. 21° 08' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 382. Kjøbenhavn 1909).

1001. Radiotelegrafstation oprettet. Danzig. Ved Danzig er oprettet en Radiotelegrafstation. Tjenestetid fra 6 Fm. til 12 M. Kaldesignal: KDG. Bølgelængde 600 m. Normal Bølgelængde: 600 Kilometer om Dagen. 1200 om Natten. 53° 21' N. Br. 18° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

1002. Forandring af Taagesignal. Greifswalder Oie. Taagesignalet med Skud ved Greifswalder Oie forandres sandsynligvis den 1ste Juli 1911 til et Taagesignal med Streue, der vil give Tre-Stød hver 75 Sek. Stød 2 Sek. Pause 5 Sek. Stød 2 Sek. Pause 5 Sek. Stød 2 Sek. Pause 59 Sek. 53° 15' 19" N. Br. 13° 55' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 545. Kjøbenhavn 1911).

1003. Oplysning om Fyr. Bock. Stralsund. Bock Bagfyr er nu et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. 54° 26' 58" N. Br. 13° 01' 43" Ø. Lgd. Bock Forfyr er nu et hvidt Fyr med Br.-Formærker hver 5 Sek. Lys 3^{te} Sek. Mørke 1^{te} Sek. 54° 26' 41" N. Br. 13° 02' 05" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 771. Kjøbenhavn 1911).

1004. Fyr tændt. Wustrow. Ved Taagesignal-Stationen ved Wustrow er tændt et hvidt, fast Fyr. Flamme Højde: 11 m. 54° 20' 12" N. Br. 12° 22' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 233). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 432. Kjøbenhavn 1911).

1005. Øvelser. Kieler Fjord. Fra 26de Juni og til 12de August og fra 29de til 28de Oktober 1911 afholdes Øvelser i Kieler Fjord. Arealer mellem Broerne ved Jægersberg og Kortgen er spærret og afmærkes ud mod Farvandet med gule Tønder med rødt Flag.

Fra 3die Juli til 4de August 1911 afholdes Øvelser i den N.-lige Del af Wilker Bucht. Farvandet er spærret N.V. for Linien: Holkebau Fyr—Friedrichsøst Lazaret. Politiamperne fører om Dagen et gult Flag og om Natten et rødt Lys over Topplanterne. Wilker Bucht: 54° 22' N. Br. 10° 09' Ø. Lgd.

1006. Tønde indtaget. Mützwick. Flensborg Fjord. Den sort og hvid stribebe Portjotønde i Mützwick Bucht er permanent indtaget. 54° 48' N. Br. 9° 27' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117 og 125).

II. Kattegat og Skagerrak.

1007. Vraglystønde omhyttet med Vragrager. Kulna NNO. Sverrig. Ifølge Telegram fra Løbskaptajnen i Malinö er Vraglystønden ved Vraget af »Schwaben», 3 Sm NNO, fra Kulna Fyr, omhyttet med en grøn Stage med et grønt Flag. Vragrageren NØ, for Vraget, er endnu paa Plads. Kulna Fyr: 56° 18' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 911. Kjøbenhavn 1911).

1008. Fyr forandret. Brännåshälen og Vitten. Brännåshälen Fyr vises nu To-Blink hver 6 Sek. 57° 39' 14" N. Br. 11° 44' 20" Ø. Lgd. Vitten Fyr vises nu Et-Blink hver 3 Sek. 57° 38' 12" N. Br. 11° 37' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods, Side 245). (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 203 og 204. Kjøbenhavn 1911).

1009. Sømærke udlagt. Norra Gåsi. Skagen med Kost V. for Norra Gåsi er udlagt. 58° 41' 34" N. Br. 11° 10' 35" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 207. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

1010. Grund, Fyr og Afmærkning. Jade. Tyskland. I Ausseujade er fundet 7^{te} m Vand paa 53° 50' 21" N. Br. 8° 00' 42" Ø. Lgd. Due d'Alben til Ledetvret paa Vædet ved Schilling staar paa 53° 43' 09" N. Br. 8° 02' 16" Ø. Lgd. Ledetvrene bliver sandsynligvis færdige i Begyndelsen af Juni.

Ved H. (Mittel)-Plate flyttes i den sidste Halvdel af Maj eller i Begyndelsen af Juni de røde Spiritønder: 1 til 53° 46' 20" N. Br. 8° 04' 18" Ø. Lgd., 2 til 53° 45' 40" N. Br. 8° 03' 49" Ø. Lgd., 3 til 53° 44' 21" N. Br. 8° 03' 33" Ø. Lgd. og sort Lystønde 9, der viser hvidt Fire-Lyn, til 53° 45' 15" N. Br. 8° 04' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2563. Kjøbenhavn 1910).

1011. Undervandskloksignal gives atter. »Borkunriff» Fyrskib. »Borkunriff» Fyrskib giver atter Signal med Undervandskloke. 53° 45' N. Br. 6° 03' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 818. Kjøbenhavn 1911).

1012. Vager udlagt. Sloop. Zundersee. Holland. En rød Vager, Nr. 4^a, med 2 Balloner er udlagt mellem Spidstønde Nr. 4 med Ballon og Spidstønde Nr. 5 i Sloop. 52° 52' 19" N. Br. 4° 56' 54" Ø. Lgd.

1013. Lystønde forandret. Schulpengat. Zeegat van Texel. Den røde Lystønde Nr. 5 i Schulpengat viser nu rødt Lys med Formærker i Stedet for hvidt Lys med Formærker. 52° 57' N. Br. 4° 42' Ø. Lgd.

1014. Grund. Tarbet Ness SV. Moray Firth. Skotland. I Moray Firth er fundet følgende Drøder: 4^{te} m, 8^{te} m og 6^{te} m, men holdes 40^{te} Kbl S. 22° 9' V., 46^{te} Kbl S. 21° V. og 48^{te} Kbl S. 23° V. fra Tarbet Ness Fyr, der ligger paa 57° 52' N. Br. 3° 46' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1015. Oplysning om Dybde. Juan Garcia Rock. Ria de Pravia. Spanien N.-Kyst. Dybden paa Juan Garcia Rock er 4^{te} m og ikke 2^a m som tidligere bekendtgjort. 43° 33' 59" N. Br. 6° 06' 53" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 507. Kjøbenhavn 1911).

1016. Lystønder. Hueltva. Rio Odal. Spanien. Ved det uddybede Indløb til Puerto de Hueltva ligger følgende Lystønder: Rød Lystønde Nr. 10, der viser grønt, fast Lys, ved Spidsen af Grunden Ballena. Sort Lystønde Nr. 11, der viser rødt, fast Lys, paa det lille Hoved lige overfor Udløbet af Rio Tinto. Rød Lystønde Nr. 12, der viser grønt, fast Lys, paa 37° 14' 19" N. Br. 6° 57' 26" V. Lgd. Sort Lystønde Nr. 13, der viser rødt, fast Lys, ved Indløbet Estero del Burro. Sort Lystønde Nr. 15, der viser rødt, fast Lys, paa 37° 14' 12" N. Br. 6° 57' 38" V. Lgd.

1017. Tønde udlagt. Tigertif. Lüderitzbuch. Tysk SV-Afrika. I den N.-lige Del af Roberthafn, Lüderitzbuch, er der S. for Tigertif udlagt en hvid Spiritønde med rød S.-lig Topbetegnelse, mærket »Tigertif S.», i 7 m Vand. 26° 36' 54" S. Br. 15° 10' 12" Ø. Lgd. **1018. Grund findes ikke. Flat Island Ø. Newfoundland V.-Kyst.** 8^{te} m Grunden, der laa 7^{te} Kbl N. 60° Ø. fra Ø.-Duden af Flat Island, eksisterer ikke. 50° 50' 37" N. Br. 57° 16' 30" V. Lgd.

1019. Tønder udlægges. Manhasset Bay. New York. Long Island Sound. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Manhasset Bay er udlagt følgende Tønder: Toms Point Inner Spiritønde Nr. 3 i 2^a m Vand S. 84^{te} Ø. fra Plum Point og S. 40 Ø. fra Toms Point vestre Kant. Toms Point Outer Spiritønde Nr. 2 i 3 m Vand S. 78^{te} Ø. fra Plum Point og S. 40 Ø. fra Toms Point høje Kant. Tønderne ligger ude fra 1ste Maj til 1ste November. Toms Point: 40° 30' 00" N. Br. 73° 42' 30" V. Lgd.

1020. Afmærkning forandret. Palapsoo River. Chesapeake Bay. I Indløbet til Palapsoo River har Lower Thirteen-foot Luump Stumpønde S. 1 nu Nr. 1 A og ligger i 11 m Vand ved Kanten af det uddybede Løb, S. 1^{te} Ø. fra Craighill Channel Forfyr og N. 71^{te} Ø. fra Love Point Fyr.

Belvidere Shoal Spiritønde 37 er permanent indtaget. Love Point Fyr: 39° 03' 26" N. Br. 76° 17' 21" V. Lgd.

1021. Afmærkning forandret. Big Annemessex River. Chesapeake Bay. I Mundingen af Big Annemessex River er Junction vandret stribe Spiritønde flyttet c. 1/4 Sm NØ. i og ligger nu N. 139 Ø. fra Jones Island Fyr og N. 86° Ø. fra Solomons Luump Fyr.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

989. »Sandodden« Lystønde flyttes midlertidig. Graadby. Nordsean. Paa Grund af Udybningsarbejder, der er nødvendiggjort ved Esbjerg Havns Udvidelse, vil »Sandodden« Lystønde i den nærmeste Fremtid midlertidig blive flyttet lidt NNV. hen. Saa snart som muligt vil Lystønden blive bragt tilbage til sin nuværende Plads paa 55° 27' (49") N. Br. 8° 25' (29") Ø. Lgd.

990. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Fløjtetønde. Nordsean. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er ombyttet med »Thyborøn« Fløjtetønde. 56° 42' (35") N. Br. 8° 10' (42") Ø. Lgd.

991. Fyr flyttet. Drøger. Sundet. Det grønne Fyr med Formærkelser paa det SØ-lige Hjørne af Fortet, der bygges S. for Drøger Havn, er nu flyttet 185 m Ø. i til den S-lige Duc d'Albe. Fortets SØ-lige Hjørne: 55° 35' (20") N. Br. 12° 41' (10") Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods. Side 298. Fyr-Fort. Nr. 242 A). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 801. Kjøbenhavn 1911.)

992. Vrag afmærket. Bjelkes-Flak. Møen S. Østersøen. Galeasen »Karl« er sunket i 10 m Vand paa Bjelkes-Flak, 2 Sm S. 30° V. fra Møen Fyr. Masterne er 5 à 6 m over Vandet. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 Sek., er udlagt 75 m SØ. fra Vraget. Møen Fyr: 54° 56' 47" N. Br. 12° 32' 39" V. Lgd.

993. Is ved Island. Telegram fra Siglufjörður. Den 16de Maj. Isforholdene uforandret her; Humafloi spærret. Damperen »Vesta«, der var for V-gaende, gik efter Ø. over. SØ-lig Kuling; klart.

Den 17de Maj. Isforholdene uforandret. Ø-lig Brise; klart.

Den 18de Maj. Isforholdene uforandret. Stille, klart.

Den 19de Maj. Isfrit ved Siglufjörður. Farbart forbi Melrakka-Sletta og Lauganes. I en forlader Humafloi.

Den 20. Maj. Isen drevet NØ. fra Land forbi Siglufjörður. Næsten isfrit ud for Lauganes. SV-lig Kuling; klart.

Den 21. Maj. Isforholdene uforandret. S-lig Kuling. Regn.

Den 22. Maj. Isfrit ved Siglufjörður. Spredt Is ved Kap Nord og Ø. over.

Telegram fra Seydisfjörður:

Den 17de Maj. En Del spredt Is observeret fra Lauganes til Glettinganes. Passage dog formentlig uhindret; ellers isfrit ved Ø-tandet. Svag NNØ.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

994. Lystønde ombyttes midlertidig. Stormvarsel-Station. Malmö. Sundet. Sverrig. Den 10de Juni 1911 ombyttes Lystønden, der viser Et-Lyn, ved Yderenden af Indløbsrenden til Malmö, med en Lystønde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 37' 40" N. Br. 12° 59' 00" Ø. Lgd.

Ved Malmö indre Havn er oprettet en Stormvarsel-Station. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210).

995. Stormvarsel-Station. Nøgersund. Ved Nøgersund er oprettet en Stormvarsel-Station. 56° 00' 18" N. Br. 14° 44' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

Porpoise Point Shoal vandret stribetønde er permanent inddraget. 38° 03' 13" N. Br. 75° 54' 19" V. Lgd.

1022. Tønde flyttet og forandret. Chesapeake Bay. Cove Point Shoal Tønde Nr. 2 er, for at afmærke en Grund, flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm SØ. i. Tønden er nu sort og har Nr. 21, den ligger N. 53 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Drum Point Fyr og S. 25 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Cove Point Fyr. 38° 21' 15" N. Br. 76° 21' 45" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1023. Lystønde udlagt. Sabine Bank. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa NØ-Kanten af den Ø-ligste Grund af Sabine Bank er i 9 m Vand udlagt en vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., S. 86° Ø. fra Sabine Bank Fyr og S. 4° Ø. fra Calcasien Fyr. 29° 27' 00" N. Br. 93° 19' 15" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1024. Lystønde udlagt. Cumberland Shoal. Flores Island. Rio de la Plata. Ved Cumberland Shoal er udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., 7 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 64° V. fra Flores Island Fyr, der ligger paa 34° 57' S. Br. 55° 55' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2514. Kjøbenhavn 1910.)

1025. Lys- og Undervandsklokke tøndene ikke udlagt. English Bank. Rio de la Plata. Paa Grund af utilfredsstillende Forsøg er Udlægningen af Lys- og Undervandsklokke tøndene ved Ø-Enden af English Bank opsat indtil videre. 35° 13' S. Br. 55° 47' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2277. Kjøbenhavn 1910.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1026. Fyr forstærket. Lavezzi. Korsika. Lavezzi hvide, røde og grønne, faste Fyr er forstærket. Synsviddens for hvidt Lys er 19 Sm, for rødt 15, Sm og for grønt 13, Sm. I øvrigt uforandret. 41° 20' 02" N. Br. 9° 15' 39" Ø. Lgd.

1027. Midlertidig Tønde udlagt. Port d'Ajaccio. En sort Spiritønde med cylindrisk Topbetegnelse er midlertidig udlagt i 25 m Vand c. 150 m N. 20° Ø. fra den nuværende Yderende af Havnemølen ved Fortet ved Ajaccio Havn, for at afmærke Arbejderne ved Molens Forlængelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 932. Kjøbenhavn 1911.)

1028. Fyr tændes, midlertidige Fyr slukkes. St. Elmo Bølgebrøder. Grand Harbour. Malta. Den 1ste Juli 1911 tændes paa Yderenden af St. Elmo Bølgebrøder et hvidt Blinkfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 12 Sm. Samtidig slukkes de 2 midlertidige, grønne, faste Fyr. 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 98. Kjøbenhavn 1910.)

1029. Vrag eksisterer ikke. Tendra Halvø S. Sorte Hav. Rusland. Vraget, der ligger paa 45° 46' N. Br. 31° 49' Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2946. Kjøbenhavn 1909.)

1030. Forbudt Ankerplads. Sevastopol. Krim. Sorte Hav. Det er forbudt at ankre mellem Linierne, der dannes af 2 hvide Baaker med firkantet Topbetegnelse paa Alexander Batteri og 2 lignende Baaker paa Batteri Nr. 5, Sevastopol, da der her er udlagt Telegrafkabler. Fra hver af de to første Baaker vises om Natten et rødt, fast Lys og fra hver af de sidste Baaker et grønt, fast Lys. Alexander Point: 44° 37' N. Br. 33° 30' Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1031. Lystønde forandret. Hastings Shoal. Rangoon River. Bay of Bengal. Lystønden paa Ø-Siden af Hastings Shoal, 8 Kbl S. 39° Ø. fra Yderenden af Monkey Point, viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 2, Sek., Mørke 2, Sek., i Stedet for hvidt, fast Lys. Monkey Point: 16° 46' N. Br. 96° 12' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Shu-
bert, ank. Petersborg 15./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Ant-
werpen 21./5. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 23./5. —
Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 21./5. — A. N. Hansen,
Kruse, ank. Riga 20./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Peters-
borg 23./5. hertil. — Arno, Fischer, afg. herfra 23./5. til Ant-
werpen. — Aurora, Tønnesen, pass. Brunsbüttel 24./5. for Ant-
werpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 20./5.
til Riga. — Beira, Lunge, afg. Sevilla 22./5. til Lissabon. —
C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Brøberg,
Mortensen, ank. Antwerpen 22./5. — Christian IX, Holm, ank.
London 21./5. — Dagmar, Bogvad, afg. Genua 22./5. til Neapel.
Esbjerg, Strufve, afg. herfra 23./5. til Libau. — Florida,
Andersen, afg. Newcastle 10./5. til Filadelfia. — Garonne, Kro-
man, afg. Riga 23./5. til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen,
pass. Brunsbüttel 24./5. for Libau. — Hellig Olav, Holst, ank.
hertil 23./5. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 21./5. til
Reval. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./5. — Ka-
san, Mikkelsen, ank. Libau 18./5. — Kentucky, Andersen,
ank. hertil 14./5. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 21./5.
for Antwerpen. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttel 22./5. for
Dunkerque. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 19./5. —
Loire, Craignou, ank. hertil 23./5. — Louise, Larsen, ank.
Pillau 22./5. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 17./5. til Bos-
ton. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Emirghian 21./5. —
Morsø, Nellemann, afg. herfra 23./5. til Petersborg. — Moskov,
Jon Jønsen, ank. Petersborg 16./5. — Nicolai II, Jørgensen, ank.
Dunkerque 18./5. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 22./5.
O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 20./5. — Omsk, Jacobsen,
pass. Brunsbüttel 23./5. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristi-
ansand 20./5. til New York. — Pennsylvania, Lissner, pass.
Deal 10./5. for New York. — Perm, Gotthardt, ank. London 22./5.
— Pregel, Iversen, ank. hertil 22./5. — Saga, Wiberg, ank.
hertil 23./5. — Seine, Dumpl, ank. Bordeaux 14./5. — Texas,
Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, afg. Arendal
2./5. nordpaa. — Tiber, Bech, ank. Marseille 17./5. — Tyr, Tha-
ning, afg. herfra 23./5. til Windau. — United States, Gøtsche,
ank. New York 16./5. — Viking, Meyer, afg. herfra 23./5. til
Riga. — Lena, ank. Liverpool 19./5. — Malm afg. herfra 20./5.
til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 18./5. — Minsk, ank.
Antwerpen 18./5. — Margareth afg. Trondhjem 23./5. syd-paa.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Barreiro 12./5. — Ama-
lieborg afg. Libau 21./5. — Anna Mærsk ank. Kjøben-
havn 21./4. — Brattingsborg afg. Cadix 10./5. — Børglum
pass. Gibraltar 16./5. — Chassie Mærsk afg. Windau 19./5. —
Dansborg ank. Nicolajeff 18./5. — Elsborg pass. Deal 18./5.
— Esrom afg. Sabang 15./5. — Flynderborg afg. Spezzia
20./5. — Fredensborg ank. Kjøbenhavn 20./5. — Frede-
riksborg ank. Cardiff 21./5. — Guldborg afg. Garston 20./5.
— Gurie pass. Konstantinopel 19./5. — Hammerhus pass.
Algier 21./5. — Harrildsborg pass. Sagres 18./5. — Hund-
borg ank. Nantes 12./5. — Høneborg ank. Grangemouth 18./5.
— Jelling afg. Hull 12./5. — Jømsborg afg. Livorno 20./5.
— Jungshoved afg. Galveston 18./5. — Jørgersborg afg.
Reval 21./5. — Kallundborg ank. Wasa 21./5. — Kalo ank.
St. Johns 8./5. — Klampenborg ank. Grao 20./5. — Kron-
borg afg. Norfolk 3./5. — Lejre pass. Lydd 19./5. — Lille-
borg afg. Kjøbenhavn 20./5. — Marselisborg ank. Sulina
13./5. — Vishorg ank. Kjøbenhavn 20./5. — Næsborg ank.
Stettin 17./5. — Peter Mærsk afg. Thamshavn 21./5. — Ran-
delsborg ank. Methil 21./5. — Rosenborg ank. Taragona
20./5. — Silkeborg afg. Savona 20./5. — Skakkeborg ank.
Jacobstad 19./5. — Skanderborg ank. Barry 19./5. — Skjold-
borg afg. Huelva 19./5. — Skodsborg ank. Oran 15./5. —
Spigerborg ank. Blyth 21./5. — Stegelborg pass. Skagen
22./5. — Stjerneborg afg. Stettin 18./5. — Søborg ank.
St. Johns 12./5. — Taaarushorg ank. Petersborg 18./5. — Tu-
borg pass. Kjøbenhavn 22./5. — Ulfborg afg. Birkenhead
18./5. — Uranienborg ank. Memel 17./5. — Vording-
borg ank. Dunston 22./5. — Ørkild ank. Korsør 22./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 21./5. til London. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Petersborg 19./5. — Pawel Andrejoff, Tanne-
bek, ank. Petersborg 17./5. — Harald Klitgaard, Rasmus-
sen, ank. Labraggen 12./5. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 19./5.
til Dublin. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Bona 13./5.
til Stetin. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London
21./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Tyne 20./5.

til Pugwash. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg.
Malmø 15./5. til Cape Tormentene. — Wladimir Reitz, Ol-
sen, afg. Tyne 9./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thor-
søet, ank. Harburg 14./5. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 6./5.

Skandia. Schach Steenberg, Theillaud, pass. Kjøben-
havn 23./5. for Windau. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Ant-
werpen 19./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Stettin 23./5. — Gul-
faxe, Petersen, ank. Rotterdam 15./5. — Rødfaxe, Vilandt, ank.
Burntisland 22./5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Tunis 23./5. til London. —
Europa, Hansen, ank. Newport Mon 18./5. — Frankrig, Friis,
afg. Genua 23./5. — Tyskland, Dastrup, ank. St. Peters-
borg 22./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, ank. Helsingør
19./5. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 9./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5.
Eklipika, Hemmingsen, ank. Newport News 22./5. — Kron-
prinsesse Louise, Petersen, afg. Tynen 19./5.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Methil 21./5. — Kron-
prins Frederik, Andersen, ank. Grangemouth 21./5. — Hol-
land, Poulsen, afg. Leith 23./5. — England, Andersen, afg.
Windau 22./5. — Rusland, Bennetsen, ank. Manchester 19./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 19./5. til Lübeck. —
London, Bom, ank. Antwerpen 15./5. — Paris, Tholander, ank.
Holtenu 17./5. — Bryssel, Kaas, afg. Taragona 18./5. til Se-
villa.

Mercur. Berlin, Krøgh, ank. Tynen 13./5. — Wien, Boeck-
Hansen, afg. Huelva 17./5. til Hamburg. — Roma, v. Thun,
afg. Cardiff 6./5. til St. Vincent.

Torm. Sara, Jensen, afg. Königsberg 20./5. — Agnete,
Dam, afg. Libau 19./5. — Hermia, Farup, ank. Antwerpen 22./5.
— Alice, Jørgensen, ank. Seaham 21./5. — Sjælland, Svar-
rer, ank. Kiel 23./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Calais 18./5. — Ragn-
hild, Schultz, afg. Aalborg 22./5. — Valborg, Hansen, afg.
Aarhus 23./5. — Gunhild, Hansen, pass. Kanalen 23./5. for Dun-
kerque.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 22./5. — Freja,
Nielsen, afg. Lervik 22./5. — Vera, Thing, afg. Hamburg 7./5.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Blyth 21./5.

Vesterhavet. Johanne, Thøgersen, pass. Skagen 23./5. for
Kronstadt. — Ellen, Hansen, afg. Pernau 22./5. til Dunkerque. —
Nerma, Mikkelsen, afg. Frederikshavn 22./5. til Skumarviken.
Karla, Nielsen, ank. Amsterdam 22./5. — Gerda, Iversen, ank.
Skien 23./5. — Dagmar, Mathiasen, afg. Pernau 23./5. til Windau.
Inger, Schiff, afg. Dunkerque 23./5. til Antwerpen. — Cito, Jep-
sen, ank. Aalborg 23./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Bollsta 23./5. — Ma-
rtha, Christensen, afg. Hudiksvall 17./5. — Elna, Rathje, ank.
Boness 22./5. — Therese, Petersen, ank. Tayport 19./5. — Si-
mone, Møller, afg. Norrsundet 20./5. — Jeanne, Olsson, afg.
Tyne Dock 13./5. — Vera, Larsen, afg. Swansea 22./5. — Daisy,
Lagesen, afg. Rouen 22./5. — Luine, Leth, afg. Stax 18./5. —
Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 15./5.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Faxe Ladeplads 17./5.
— Freja, Bech, ank. Aalborg 17./5. — Veset, Kofoed, ank.
Karlskø 18./5. — Laurentine Emilie, Andersen, ank.
Karrebaksmunde 20./5.

Æra. Freden, Christensen, ank. Flensborg 22./5. — Ha-
bet, Rise, ank. Greifswald 22./5. — Neptun, Jensen, ank. Rønne
22./5. — Svip, Jensen, ank. Runneby 22./5. — Margrethe,
Petersen, ank. Runneby 22./5. — Industri, Raahauge, ank. Ca-
dix 21./5. — Maren, Albertsen, ank. Ørnsköldsvik 21./5. — Rig-
mor, Petersen, ank. Rønne 21./5. — Nathalia, Eriksen, ank.
Leith 22./5. — Aktiv, Schmidt, ank. Styksholm 19./5. — Hy-
dra, Christensen, ank. Pontneuf 20./5. — Marie, Petersen, ank.
Flekkefjord 20./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karls-
kø 21./5. — R. Fabricius, Hansen, ank. Cadix 22./5. —
Svauen, Mollemann, pass. Dungeness 18./5. — Habil, pass.
St. Cathrines Point 20./5. — Hertha, Krull, ank. 22./5. til Nord-
maling. — Nauta, Starke, ank. Cadix 22./5. — Anne, Hansen,
ank. Swinemünde 23./5. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn
22./5. — Christian, Nielsen, ank. Aalborg 22./5. — Chris-
tine, Rasmussen, ank. Solvesborg 23./5. — Pampa, Svendsen,
ank. Aalborg 23./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. Maj 1911. — Sø- og Handelsretsdom. —
Tysk Særetsdom. — Dampskibs-Navigatorer. — Fragtmarkedet. —
Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sø-
farende. — Kjøbenhavns Børskurs.

skibsførere sørger for, at deres Sønner bliver uddannede under de bedste Vilkaar, der her til Lands kan bydes unge Sømænd. Der er ogsaa Grund til at vente Assistance af den unge »Dansk Strymandsforening«, som i forholdsvis kort Tid har opnaaet en Position, der er enestaaende blandt søførende Nationer. De enkelte Medlemmer har derigennem Lejlighed til at se de bedste Beviser paa, hvad der kan udrettes ved enkelte Mænds Gerning og Dygtighed.

For Navigatorer har Dampskibsfart medført Skuffelser paa næsten alle de Omraader, der forhen bidrog til at hæve Standens Renommé, og derfor er det ikke saa underligt, at de med Glæde imødeser ny Fremdrivningsmidler — Dieselmotorer eller lignende, i Haab om, at de vil bringe bedre Livsvilkaar. Det kan indrømmes, at nogle har opnaaet at imødeser en sorgfri Alderdom, men den traditionelle Selvstændighed, der var saa almindelig i Sejlere, kan der ikke være Tale om paa Grund af Dampernes Kostbarhed.

Der er ingen Aarsag til at vente Sejlskibsflaaden forøget, snarere det modsatte, men derfor vil Navigatorerne ikke blive overflødige, og saakænge dette er Tilfældet, maa der kunne skabes Betingelser for, at deres Energi og Evner kan komme Skibsfarten og dem selv til gode, og derfor bør de i Tide sættes i Stand til at præstere det, der ønskes af dem; men det vil de næppe opnaa ved den nuværende Uddannelsesmetode. *P. Hedegaard.*

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge ikke fundet væsentlige Forandringer Sted i nogen Retning. Fra de fleste Kanter, undtagen La Plata, som stadig viser megen Mæthed, er der vedvarende et jævnt, godt Begær, og der synes for Øjeblikket ikke at være noget, der taler for, at vi staar overfor nogen Tilbagegang. Selvfølgelig er alle Markeder underkastet Svingninger, men Chancerne for den nærmeste Fremtid er mere for, at de skal blive i opadgaende end i nedadgaende Retning. I Slutningen af forrige Uge kom der ret alarmerende Rygter fra England om, at den store Sømands- og Fyrbøderstrejke snart vilde blive til Virkelighed, men det er vist et Spørgsmaal, om den kommer til Udbrud. I hvert Fald synes de engelske Redere at tage Sagen med overlegen Ro.

Fra Østen, særlig fra Indien, er Tønen fast, og der betales pr. prompt 17/ fra Bombay til udsøgt Havn, 17/6 à 17/9 Frankrig, 6 à 9 d. ekstra to Lossehavne, almindelig Skala, medens der efter Dødvægt betales 20/ én, 20/6 to Lossehavne. Australien (to Havne) sluttede til 26/3 for Hvide til Evropa, og for Bønner fra Vladivostok betales 24/6 for en 6.600 Tons Baad pr. 10.—30. Juni. Sortehavet etc. har fragtet ret livligt, men for store Baade var Begæret knap saa godt som for en Uge siden. Raterne for saadanne fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson er nu c. 8/9 til London eller Rotterdam, 8/10½ à 9/ anden udsøgt Havn, 9/11½ à 9/3 Hamburg. Sulina sluttede en Række prompte Baade paa 3.000—4.000 Tons til 10/6 à 10/9 N. C. Fra Azow er Raten for store Baade 9/9 à 10/ udsøgt Havn, 10/3 Hamburg. For Oljekager sluttede en 5.000 Tons Baad pr. primo Juni fra Novorossisk til 12/ Danmark. Basis én Lossehavn. Middelhavet har ikke meget at byde paa, og særlig er Ertsfragterne ikke fristende. Fra Bilbao er Raterne ogsaa smaa paa Basis af 3/10½ à 4/ til Cardiff, 4/1½ à 4/3 Middlesbro, 4/1½ Rotterdam. Nordamerika er ret livlig for Trælast saavel fra Golfen som fra Canada, og Raterne er lidt højere. Fra sidstnævnte Retning betales bl. a. 37/6 fra Pugwash, 37/6 à 38/9 fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, og fra Dalhousie

sluttedes til 42/6 Great Yarmouth direkte. Golfen betalte 126/3 à 128/9 til River Plate, 83/9 til Rotterdam og Sharpness. Paa Netto-Charter fra Golfen betales 11/6 til Danmark. Basis én Lossehavn, Juni Lastning. River Plate er, som sagt, flov. Buenos Aires sluttede til 8/3 Antwerpen direkte, 9/3 à 9/6 O. C., og fra San Lorenzo Grænsen sluttedes et Par Baade til 10/6 O. C., 6 d. Reduktion direkte Havn. Fra Østersøen er Laster rigelige, og Markedet er fast. Fra St. Petersborg kan faas 1/3 til Rotterdam, 1/4½ Antwerpen, Hamburg eller Weseren, 1/6 Dunkerque, 1/7½ Rouen. De nedre Havne er ogsaa fastere paa Basis af omkring 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ d. à 1/ Antwerpen, 1/3 à 1/4½ Rouen. For Sukker fra Danzig etc. betales 4/9 til London, og for Sveller betales 6/ Neufahrwasser/London. Kulfragterne ligger temmelig uforandret, og vi kan i det væsentlige henholde til vore Noteringer for en Uge siden. Kun til La Plata er de lidt lavere, idet der sidst er sluttet til 17/9.

Fra Sø og Land.

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer indstillede sig følgende:

Til Maskinisteksamenen 13, hvoraf 9 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 110, hvoraf 82 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve, i Maskinlagene 5, hvoraf 4 bestod, i Hjælpe-lagene 2, som begge bestod, i alle Fag 36, hvoraf 30 bestod. I Tilhægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 64, hvoraf 43 bestod.

Verdens ældste Fyrtaarne. Medens Fyrtaarnet ved Aleksandria, af hvilket man fornylig har paavist nogle Rester, synes at være det først tændte af alle Fyr i Verden, saa er Fyrtaarnet La Corunna det ældste af de endnu i Brug værende Fyrtaarne. I Almindelighed tilskrives det Kejser Trajan (98—117 e. Kr.), men Sagnet gør det endnu ældre. Det var bygget efter en Model, der var forskellig fra den sædvanlige — Kvadrat, Sekskant, Cirkel for Stokværkerne fra neden op efter — idet det udelukkende var kvadratisk og i fire Stokværk. Det var tændt allerede i Romerrigets Dage, overlevede, i Modsætning til de fleste af dettes Fyr, Folkevandringen og synes at have været i nogenlunde regelmæssig Brug indtil 1684. Dette Aar blev det ombygget, men blev næppe brugt som Fyr for efter en ny og varig Rekonstruktion i 1797, da det fik den Form, det har endnu. Siden da har det igen været brugt som Fyr. (Berl. Tid.)

Krupps Fabrikker. De sidste offentliggjorte Efterretninger fra Krupps Fabrikker i Essen viser tydeligt den store Fremgang, disse har haft i det sidste Aar. Den første Juli 1910 beskæftigede Krupps Værker 68,726 Funktionærer, Kontormænd og Arbejdere, som med Familier udgør en stor By. 37,761 anvendtes i Staalstøberierne, og i Kanonproverummene. Kul- og Kokesforbruget beløb sig til 2,491,406 Tons.

Fabriken har sine egne Elektricitets- og Gasværker, hvoraf de sidste, forrige Aar producerede 18,487,300 Kubikmeter Gas. Der findes ved Aulægene 87 Mil Jernbane, 52 Lokomotiver og 2,396 Vogne.

Krupps Fabrikker i Essen havde ved Udgangen af Maj Maaned 1910, et Maskineri i Gang, bestaaende af 18 Valseværker, 171 Damphammere, 82 hydrauliske Presser, 435 Dampkedler, 554 Dampmaskiner paa tilsammen 89,430 HK., 2,690 Elektromotorer paa 50,491 HK. og 972 Kraner. Selskabet udvandt af egne Miner henved 2,5 Mill. Tons Kul.

(Tidsskrift for Maskinvæsen.)

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa ¼, Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

ger, at det 39 Aar gamle Skib efter Ankomsten til Kjøbenhavn blev solgt som Vrag.

Forvekslingen af de to Fyr skyldtes Skodesløshed hos den navigerende Styrmand, hvad iøvrigt Rederiet selv havde meddelt Sørensen.

Sørensen's Kendelse gik ud paa, at Grundstødningen skyldtes 2den Styrmands uagtsomme Navigering.

Dampskibs-Navigatører.

Vi har modtaget følgende:

Blandt de Afgivelser fra traditionelle Forhold, som Søfartsvirksomheden har undergaaet under Dampskibsfartens rastløse Udvikling, kan fremhæves Navigatorernes Stilling til Dampskibsrederierne. Det er paafaldende at se den Interesse, der er vist det livløse Materiel, alt medens det overlades Staten at sørge for, at den Del af Skibenes Personale, der har den største Betydning for Bedriftens Økonomi, opnaar den Uddannelse, der er nødvendig, for at den kan udfylde de Pladser, der skal besættes i Dampere.

Saa vel i Henhold til Lovene som af Hensyn til Skibenes Rentabilitet er det nødvendigt efter visse Regler at holde Befalingsmænd i Dampere, og da denne Nødvendighed er en Kendsgerning, saa ligger det nær at vente selve de interesserede Parter Omsorg for, at de Paagældende faar den bedst mulige Forberedelse, men trods Dampskibsfartens Alder og Omfang, saa er der endnu ikke taget andet Hensyn til de deri beskæftigede Navigatører, end at Maskinlære er bleven obligatorisk. Skønt der nu kun er faa store Sejlere tilbage, saa gaar dog mange ud fra, at der ad den Vej endnu er gode Betingelser for en hensigtsmæssig Uddannelse paa lange Rejser. Denne praktiske Forberedelse tillige med lidt Eksamenslæsning er ellers alt, hvad Staten forlanger af Befalingsmænd, og det ser ud til, at Dampskibsrederne ogsaa er fornøjede dermed.

I Dampere eksisterer endnu de traditionelle Forhold mellem Lydende og Bydende i Overensstemmelse med Søloven, som foreskriver visse Betingelser for det med overordnede Stillinger forbundne Ansvar; men det er vanskeligt at anføre Bevis paa, at Rederne som Arbejdsgivere anerkender dette Forhold, og der kan i mange Tilfælde tvivles om, at de interesserer sig for, hvem der af Forhyringsagenten sendes om Bord.

Det er muligt, at Dampskibsrederne som en usynlig Magt paavirker de Aftoriteter, der tager Bestemmelse om Sømands og særlig Navigatorers Kvalifikationer for at avancere som Befalingsmænd, men det er alligevel paafaldende, at det Offentlige afgør alle derhen hørende Sager; thi det leder uvilkaarlig henimod den Tanke, at Navigatorernes Kundskaber og Dannelsesstandpunkt kun skal have almindelig Betydning, for saa vidt de bidrager til Skibsfartens Sikkerhed.

Skal Dampskibsrederernes hidtidige Dispositioner tjene som Vejledning for Navigatorers fremtidige Vilkaar som Medarbejdere i disses Bedrifter, da vil det snart komme dertil, at deres Virksomhed indskrænkes til Navigering og at holde Skibet rent. De store Rederier gaar i Spidsen ved at arrangere, hvad der vedrører Skibenes Ekspedition ved Land, uden at Førernes Bistand paakaldes, og da Førerne endnu betragtes som Styrmandenes Foresatte, reduceres disses Vilkaar efter et tilsvarende Forhold.

Urolige Arbejdsforhold er for Tiden en Modesag, og Sømandsstanden danner ingen Undtagelse. Der er i Skibene Utilfredshed saavel blandt Under- som Overordnede, men Aarsagen synes højst forskellig; thi medens større Vederlag for mindre Virksomhed er den menige Sømands Løsen, synes det modsatte nærmest at være Tilfældet med Officererne, men vel at mærke under Forudsætning af, at

deres Stilling anerkendes som Medarbejdere i Forretningen med dertil hørende Pligter og Rettigheder i Overensstemmelse med Tidsaanden.

Det er almindeligt at klage over Navigatorers Kvalifikationer uden at paavise bestemte Mangler eller give Anvisning paa Udveje, hvorved de kan tilegne sig en bedre Uddannelse. Hverken af Udviklingen eller nuværende Dampskibsofficerers Anskuelse kan der udledes nogen begrundet Mening om Standens Mangler eller dens fremtidige Stilling; men meget tyder paa, at det desværre som hidtil vil blive ordnet ved Lov og indskrænket til Omsorg for Navigeringen. Dertil er den hidtidige Forberedelse visnok tilstrækkelig, men da der er Grund til at forudsætte bedre Resultat af Skibenes Drift ved Førernes Medvirkning, saa vil det uden Tvivl være i alle Parter Interesse at tage de størst mulige Hensyn dertil i Læretiden.

Fra gammel Tid har Skibsførerne været betragtet som Styrmandenes Repræsentanter, og Stillingen som et fælles Maal de stræbte efter. Derved faldt Standens Interesse paa en naturlig og utvetydig Maade sammen med Rederierne, og begge Parter bidrog hver paa sin Vis til, at Skibene gav Udbytte. Det dermed forbundne Tillidsforhold er under Dampskibsfarten forandret, dels ved at nogle Rederier har renonceret paa Førernes Medarbejde og i Stedet for overført den dermed forbundne Tillid paa Forretningsvenner i Udlandet, og dels ved at Førerpladser i nogle Tilfælde er overgaaet til at blive en Handelsvare. Begge Dele har bidraget til at opløse det traditionelle Forhold mellem Dampskibsførerne (som Standens Repræsentanter) og Rederne saaledes, at der i vor Tid kan tvivles om, hvorvidt disse forudsætter, at Førerne bidrager til Skibenes Rentabilitet, og det er en Selvfølge, at deres Energi maa sløves, ved at der ingen Brug er for deres Assistance, men at de derimod tvinges til Lediggang og Følgerne deraf.

Enhver Dampere udgør et Samfund for sig, hvori alle bør bidrage til Udbytte af lykkelige Rejser, men enhver, der er fortrolig med de daglige Arbejdsvilkaar, vil vide, at Energi er et meget elastisk Begreb, der retter sig efter de Ledendes Eksempel, og naar Interessen hos de Øverste er slappet, da er det vanskeligt at afværge Følgerne af, at Vognen helder. Under de sidste Aars miserable Fragtforhold har denne Kalamitet sikkert bidraget til, at Resultatet af Skibenes Drift er blevet utilfredsstillende.

I Følge Forholdenes Natur maa der være stor Forskel paa Sejl- og Dampskibsføreres Gerning, men det er en afgjort Sag, at dersom disse forskellige Stillingers Værdi paavirkes af Virksomheden, da bør det være i Favør af de sidstnævnte, og naar det nu viser sig, at det modsatte er Tilfældet, da maa det være en Følge af, at der i Lærearene ikke er vist dem den nødvendige Omsorg; thi der er neppe noget at udsætte paa deres oprindelige Arbejdslyst. Meget tyder paa, at der saavel blandt de interesserede Parter som blandt Sømands Venner længe har været Stemmning for at rette paa det forsømte, men det ser nærmest ud til, at alle Forsøg i den Retning er afværget ved Førernes Antipati mod alt, hvad der kan henføres under Fremskridt. Det er paafaldende, at denne Stands Repræsentanter ikke tager Eksempel af Ligestillede, som ved beslegtede Fag paa bedst mulig Maade støtter Ungdommens Uddannelse.

Der kan være delte Meninger om Aarsagen til, at Dampskibsføreren's Stilling er bleven saaledes, at hverken Redere eller Styrmand anser ham for at være kompetent til at forsvare deres Interesser, men der er Grund til at forvente et bedre Resultat, naar der i Tide blev sørgt for, at unge Dampskibsnavigatører fik Lejlighed til at tilegne sig en almen Dannelse i Lighed med den Klasse Medborgere, hvortil de i Følge Ansvar og Stilling bør henregnes. Vore ældre Dampskibsførere bærer en stor Del af Ansvaret for den nuværende Tilstand, og Eksempler fra den sidste Tid giver intet Haab om, at Landets ledende faglige Sammenslutning vil støtte Udviklingen. Det kan dog anføres som et glædeligt Tegn paa Omslag, at nogle Damp-

Kjøbenhavn, den 26. Maj 1911.

Den truende Sømandsstrejke. Uagtet en stor Sømandsstrejke siges at være overhængende, synes de engelske Skibsredere ikke at være synderligt foruroligede, skriver »Shipp. Gaz.« Bladets Korrespondent i Newcastle on Tyne meddeler, at det er rigtigt, at Lederne af Sømands- og Fyrbøderforeningen har lejet Boldon Engene, som ligger mellem Shields og Sunderland, til en »Lejr for Sømænd, som agter at holde Ferie«. Der næres imidlertid Tvivl om, hvorvidt Foreningen er stærk nok til at samle et betydeligt Antal Sømænd sammen. Der staar saa mange Sømænd udenfor Foreningen, at dens Magt til at iværksætte en almindelig Strejke, endogsaa blot en lokal, vistnok er en Umulighed, idet alene Omkostningerne ved at indkvartere de forventede 7,000 Mand i Telte i Boldon Engene vil være en uoverstigelig Hindrig for en Forening, hvis Kapital er saa begrænset.

Foreningen har imidlertid raabt »Ulven« saa ofte, at der tilsidst maa komme en Strejke, men selv om det sker, er der ingen i Skibsfartskredsene, der tvivler om, at det vil blive en sørgelig Fiasko.

Bladets Korrespondent i Glasgow meddeler, at en ny lokal Sekretær Mr. A. W. French, er udset til at organisere Glasgow-Afdelingen af Sømands- og Fyrbøderforeningen. Sekretæren har modtaget bestemte Instruktioner fra Hovedkvarteret i London, der gaar ud paa, at da Rederne har nægtet at underhandle med Sømændene, saa maa en Strejke blive Følgen, hvorfor han skal træffe de nødvendige Forberedelser for dette Tilfælde, og senest den 22. Maj gøre Indberetning til Hovedkvarteret om sine Forholdsregler. Endnu er det ikke lykkedes at erholde en Lejrplads i Glasgows Nærhed til Opholdssted for Sømændene i deres »Ferie«, men Sekretæren bestræber sig for at træffe en Ordning.

Det er meget muligt, at dersom Foreningen erklærer en Strejke, vil Rederne af de atlantiske og andre Linier, hvis Skibe skal sejle paa en bestemt Time hver Uge, i Begyndelsen komme i nogen Forlegenhed. Med Trampdamperne forholder det sig derimod anderledes, da de sejler til uregelmæssige Tider og til forskellige Havne, og derfor lettere kan supplere Besætningen her og der. Alt i alt nærer Rederne ingen Tvivl om, at »The Shipping Federation«s Organisation vil være i Stand til at byde en hvilken som helst Strejke Spidsen.

London, den 23. Maj. Havelock Wilson har tilstillet Foreningen af Skibsredere i de Forenede Kongeriger en Skrivelse, hvori han henstiller til Foreningen under en eller anden Form at oprette et Slags Enighedskammer til at drøfte de Klager, der fremsættes af Sømænd paa engelske Skibe. Skrivelsen slutter saaledes: Vi ønsker at overbevise Handelsministeren om, at hvis der skulde opstaa Strid, hviler der ikke noget Ansvar herfor paa Sømændenes Skuldre.

London, den 24. Maj. Udenfor Det nationale Sømands- og Fyrbøder-Forbund var der i Gaar opslaaet Plakater med Ordene: »Giv Agt, Sømænd og Fyrbødere! Pas paa det første Signal!« Forbundets Sekretær erklærede, at Opslaget var sket i Henhold til Instrukser fra den internationale Komité. Han tilføjede, at der nu var fastsat en Dag for Strejkens Udbrud, og at Truslen om Strejken ikke blot brugtes som Bussemænd. (Ritz. Bur.)

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Seydisfjord den 22. Maj: Isen tættere ved Langanes: Passage tvivlsom. Svag nordlig Vind.

Telegram fra Siglufjord den 23. Maj: Ikke helt isfrit, men fremkommeligt forbi Kap Nord, Melrakke og Langanes. Sydøstlig Brise, klart.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 120/1910 afsagt den 1. Februar 1911. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Lyderhorn« af Bergen.

Søndag den 18. September 1910 Kl. c. 11 Fm. grundstødte Dampskibet »Lyderhorn« af Bergen, paa Rejse fra Hull til Bandholm med en Ladning Kul, paa Fejø Staalgrunde. Skibet, der maaler c. 578 Netto Reg.-Tons, kom til at staa med Stævnen SSØ. med 12½' Vand for, 13' midtskibs, 12' tværs af Skorstenen og 14' agter. Dets Anning for Grundstødningen var noget over 13' for og henved 14½' agter. Grunden var Grus, Smaasten og Blaaler. Vejret var stille og klart. Efter nogle forgæves Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp modtog Føreren Tilbud om Hjælp fra Em. Z. Svitzers Bjergningsdamper »Helsingør«, der om Eftermiddagen var ankommen til Strandingsstedet, Kontrakt afsluttedes, efter hvilken Bjergelønnen skulde bestemmes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Den 19. Kl. 2 Fm. paa-begyndtes Slæbningen. Da det ikke derved lykkedes at bringe Skibet flot, søgte man med »Helsingør«s Skruer at mudre Grunden bort fra begge Sider af Skibet. I Løbet af Eftermiddagen lossedes til et Par Sejlskibe, der var lejet af Bjergningsselskabet, og da disse ikke kunde indtage tilstrækkeligt af Ladningen, blev en mindre Del af denne kastet over Bord. Kl. c. 10 om Aftenen, da Vandet var steget noget, lykkedes det »Helsingør« at slæbe »Lyderhorn« flot. Ved Dykkerundersøgelse viste Skibet sig ubeskadiget, bortset fra nogle ubetydelige Afskrabninger paa Forskibet. De bjergede Værdier er ansat til c. Kr. 167,000, deraf for Skibet Kr. 152,000. Vejrforholdene var under hele Bjergningen gode med sydlige og sydvestlige Vinde; først efter at Skibet var kommen flot, blæste det noget op med vestlige og nordlige Vinde. Stedet er ret aabent mod Nordvest, men det er forholdsvis beskyttet mod sydlige Vinde.

Efter at den indgaaede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Lyderhorn« af Bergen tilpligtet at betale Bjergelønnen efter Retens Bestemmelse tillige med Renter af det tilkendte Beløb og Sagens Omkostninger.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, skønnes en Bjergeløn af Kr. 8,000 at være passende, og dette Beløb med Renter som paastaet vil derfor være at tilkende Citanterne, medens Sagens Omkostninger vil være at op-hæve.

Tysk Søretsdøm.

Ved Søretten i Flensborg behandledes den 16. ds. det danske Dampskib »Frederik«s Grundstødning ved Fehmern den 10. Marts d. A. Kl. c. 6 om Morgenen.

Skibet førtes af Kaptajn O. B. Sørensen og var paa Rejse fra Kjøbenhavn til London. Om Morgenen Kl. 4, da Skibet havde Kurs efter Kejser Wilhelm Kanalen, overtog 2den Styrmand Vagten. Skibet havde da passeret Hyllekrog Fyr, og ved en fire Stregers Pejling var dets Afstand beregnet til 5 Sømil. Kaptajnen var paa dette Tidspunkt gaaet ned i Kalytten sammen med 1ste Styrmand for at udsætte Kursen.

2den Styrmand havde faaet Ordre til at varsko, saa snart der kom et Fyr i Sigte. Da et Fyr noget senere kom i Sigte, holdt han, i den Tro, at det var Fehmernbelt Fyrskib, ned paa det. Det var imidlertid Marienleuchte, og Følgen var en Grundstødning, der havde saa alvorlige Føl-

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skib til Salg.

„Enigheden“ af Fejø, 34
Tons Netto, er til Salg be-
grundet paa anden Livsstil-
ling. Henvendelse til Ejeren:

H. Simonsen,
Vesterby, Fejø.

**Et sødygtigt Skib
til Fragtfart**

paa 20 à 30 Brutto-Tons
ønskes. Billet, mrkt.: „228“,
med billigste Pris og nærmere
Oplysninger, bedes indlagt
paa dette Blads Kontor.

Pramme til Salg.

Nogle gode Pramme, 30-70 Tons, er til Salg. Man hen-
vende sig til Pramlauget, L. Jacobsen, Wildersplads, København C

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.



Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

I alle Boglader faas:

UCHERMANN,

Lægebog for Sjømænd,

Illustreret Vejledning for Skibsførere
og Styrmand.

7. Udgave. Pris indbundet Kr. 4.00.

H. ASCHEHOUG & Co.

Københavnskontoret.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S. Hjørring.



Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0

16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Garihøttermann, Kjøbenhavn.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Søjlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Motorsandsugeren

„Viola“, bygget 1906 i Kjøbenhavn, laster ca. 16 Favne Sand,
netop gennemgaaet grundig Reparation, er til Salgs ved Hen-
vendelse til C. Clemmensen Albrechtsvej, Svendborg eller F. Janzen
Söhne Rostock I/M.

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Fredag den 26. Maj 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
 Amlante Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæiter.



Expedition og Lagre:
 Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Høz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træslibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Kustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
--	--	---

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øeksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Etableret 1850. „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 5886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.
 Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
 og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
 og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure Telefon-Nr. 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with
PNEUMATIC PLANT
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

SKIBS-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1165

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oskar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafiks Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling — Ferm expedition.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. daosk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning

Urtækram- & Farvehandel.

Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162 Telf. 162

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raolie ell. Sugagas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 —
De øvrige Sider - - - - - 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodetvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværksvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning be- sørges af Ladnings- modtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havne- plads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted fore- findes. En 5 Tons Kran.

Petersborg 16./5. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Dunkerque 18./5. — Nordjylland, Soberg, pass. Brunsbüttel 20./5. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 20./5. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 20./5. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 20./5. til New York. — Pennsylvania, Lissner, pass. Deal 10./5. for New York. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 20./5. for London. — Pregel, Iversen, ank. hertil 22./5. — Saga, Wiberg, ank. Havre 17./5. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 14./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./5. — Thyra, Dam, afg. herfra 21./5. til Vestnorge. — Tiber, Bech, ank. Marseille 17./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21./5. — United States, Gotsche, ank. New York 16./5. — Viking, Meyer, afg. Riga 20./5. hertil. — Lena, ank. Liverpool 19./5. — Malm, afg. herfra 20./5. til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 18./5. — Minsk ank. Antwerpen 18./5.

Det østasiatiske Kompagni. Bintaug, Caroc, pass. Port Said 18./5. — Samui, Licht, pass. Perim 20./5. — Bandon, Thomson, afg. Frederiksstad 18./5. til Middlesbro. — Pangan, Gabe, ank. Bangkok 11./5. — Chmpton, Hansen Raun, pass. Perim 17./5. — Arabien, Cortsen, ank. Kobe 19./5. — Siam, Knudsen, pass. Perim 9./5. — Indien, Jensen, pass. Gibraltar 19./5. — Cathay, Kruse, afg. Sabang 21./5. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Sabang 11./5. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Berg, afg. St. Thomas 19./5. til London. — St. Jan, Ingemann, afg. København 22./5. til Aalborg. — St. Croix, Kall, ank. St. Thomas 20./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Filadelfia 15./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tyne 19./5. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 19./5. — Svend, Schmidt, ank. North Shields 14./5.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Ghent 19./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Esbjerg 18./5. — England, Andersen, ank. Windau 20./5. — Holland, Poulsen, afg. Frederikshavn 19./5. — Rusland, Bennetzen, ank. Manchester 19./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 19./5. til Lübeck. — London, Bom, ank. Antwerpen 15./5. — Paris, Tholander, ank. Hernösand 17./5. — Bryssel, Kaas, afg. Taragona 18./5. til Sevilla.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tyne 13./5. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Huelva 17./5. til Hamburg. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./5. til St. Vincent.

Torm. Sara, Jensen, afg. Köuigsberg 20./5. — Sjælland, Svarrer, afg. Tynen 19./5. — Agnete, Farup, afg. Libau 19./5. — Hermia, Hansen, pass. Kanalen 20./5. for Antwerpen. — Alice, Jørgensen, afg. Rotterdam 19./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Calais 18./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 15./5. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 16./5. — Gunhild, Hansen, afg. Riga 20./5.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Lübeck 17./5. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Antwerpen 19./5. — Skinfaxe, Faber, afg. Ghent 17./5. til Stettin. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Rotterdam 15./5. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 20./5. til Burntisland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 12./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 19./5. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kronstadt 13./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Labraggen 12./5. — Russ, Petersen, afg. Miramichi 19./5. til Dublin. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Bona 13./5. til Stettin. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Bremen 19./5. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Tyne 20./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Malmö 15./5. til Cap Tormentine. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Tyne 9./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Harburg 14./5. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 6./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Petersborg 20./5. — Nautik, N. Nielsen, ank. Helsingør 19./5. — Nordsøen, Gramm, afg. Helsingør 18./5. til Hernösand. — Nexos, Basse, ank. Isafjord 20./5. — Ellen, Hansen, ank. Pernau 17./5. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 20./5. for Dunkerque. — Gerda, Iver-

sen, afg. Esviken 18./5. til Skien. — Hebe, Skou, ank. Kotka 19./5. — Inger, Schiff, ank. Dunkerque 19./5. — Johanne, Thøgersen, ank. Dunston 17./5. — Laura, Pedersen, ank. Triest 19./5. — Marie, Jessen, ank. Fowey 17./5. — Nora, Larsen, ank. Trapani 20./5. — Cito, Jepsen, afg. Liverpool 18./5. til Aalborg. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 17./5. for Pernau. — Nerma, Mikkelsen, ank. Frederikshavn 20./5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Barreiro 12./5. — Amalienborg ank. Libau 13./5. — Anna Mærsk ank. København 21./4. — Brattingsborg afg. Cadiz 10./5. — Børglum pass. Gibraltar 16./5. — Chassie Mærsk ank. Windau 12./5. — Dausborg pass. Konstantinopel 16./5. — Elsborg pass. Dunge-ness 18./5. — Esrom afg. Sabang 15./5. — Flynderborg, ank. Spezzia 16./5. — Fredensborg afg. Tyne 17./5. — Frederiksborg ank. Nantes 15./5. — Guldborg ank. Liverpool 13./5. — Gurra afg. Skadowsk 16./5. — Hammershus pass. Konstantinopel 14./5. — Harrildsborg afg. Burriana 14./5. — Hundborg ank. Nantes 12./5. — Høneborg ank. Grangemouth 18./5. — Jelling afg. Hull 12./5. — Jomsborg ank. Livorno 15./5. — Jungshoved ank. Galveston 16./5. — Jægersborg ank. Reval 16./5. — Kallundborg pass. København 16./5. — Kalo ank. St. Johns 8./5. — Klampenborg afg. Bona 17./5. — Kronborg afg. Norfolk 3./5. — Lejre afg. Methil 16./5. — Lilleborg ank. København 17./5. — Marselisborg ank. Sulina 13./5. — Visborg afg. Hartlepool 17./5. — Næsborg ank. Stettin 16./5. — Peter Mærsk afg. Garston 13./5. — Raudelsborg ank. Bremen 14./5. — Rosenborg ank. Cette 12./5. — Silkeborg ank. Savona 15./5. — Skakkeborg afg. Memel 16./5. — Skanderborg ank. Liverpool 11./5. — Skjoldborg ank. Gibraltar 11./5. — Skodsborg ank. Oran 15./5. — Spigerborg ank. Rouen 15./5. — Stegelborg ank. Sunderland 18./5. — Stjerneborg ank. Stettin 12./5. — Søborg ank. St. Johns 12./5. — Taarnborg afg. Kronstadt 17./5. — Tuborg ank. Kristinestad 14./5. — Ulfborg ank. Liverpool 10./5. — Uranienborg afg. Memel 17./5. — Vordingborg ank. London 15./5. — Ørkild pass. Ushant 16./5.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Riga 11./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kristinestad 16./5. — Freja, Nielsen, afg. Boston 16./5. — Vera, Thing, afg. Hamburg 7./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Tunis 15./5. — Europa, Hansen, afg. Brügge 13./5. — Frankrig, Friis, ank. Genua 17./5. — Tyskland, Danstrup, ank. Kronstadt 22./5.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Palermo 19./6. — Nelly, Clausen, ank. Bordeaux 20./5. — Fanny, Eriksen, ank. Swansea 19./5. — Lilly, Nielsen, ank. Kiel 19./5. — Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 13./5. til St. Feliu. — Dagny, Sørensen, ank. Jacobstad 18./5. — Mary, Bang, ank. Helsingør 14./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Bollsta 15./5. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 17./5. — Elna, Rathje, afg. Arzew 11./5. — Therese, Petersen, ank. Tayport 19./5. — Simone, Møller, afg. Norrsundet 21./5. — Jeanne, Olsen, afg. Tyne Dock 13./5. — Vera, Larsen, ank. Swansea 18./5. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 16./5. — Anine, Leth, afg. Sfax 18./5. — Kamma, Løffer, ank. Bordeaux 15./5.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Kotka 17./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Ætina, Nielsen, afg. København 13./5. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 9./5.

Sejlskibe.

Æra. Emilie, Friis, ank. Dysart 17./5. — Yrsa, Hansen, ank. Cadiz 18./5. — Saga, Olsen, ank. Richibucto 18./5. — Willi, Knudsen, ank. Reykjavik 18./5.

Fana-Nordby. Havila, Doysen, afg. Malmö 14./5. til Port Talbot. — Mærdor, Mørch, ank. 15./5. til Rio Hache.

INDHOLD:

København, den 23. Maj 1911. — Tysk Søretsdom. — Artikel 28 i de internationale Søvejsregler. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Præsto.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibehavnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „DanskeLodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18-24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanspor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanspor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Netto Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Ophalingspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaalskibsbyggeri og Reparationsværk, mange Kølhalerpladser og Træskskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnekaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>i Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrakibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhus med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

Der kan paapeges mange Tilfælde, i hvilke man ikke med Skygge af Ret kan forvente, at de Fløjtesignaler, man afgiver, bliver besvaret; dette bør under normale Forhold kun indtræffe, naar to Dampskibe kommer lige eller næsten lige mod hinanden, og da naturligvis kun, hvis man om Bord i den anden Damper virkelig foretager den Manøvre, Signalet angiver.

Paa den anden Side var det sikkert ingen Skade til, om der i Dampskibe ved Kursændringer m. m. blev gjort hyppigere Brug af Fløjtesignalerne, end det efter »Skibsfører«s Udtalelser synes at være Skik.

Undertegnede ved af Erfaring, hvad det vil sige i et mindre Sejlfartøj at ligge for Boven af et Dampskib og med Spænding vente paa et Signal, der kunde overbevise en om, at man var iagttaget fra Dampskibet, og som tillige angav, hvorledes Dampskibet vilde manøvrere for at komme uden om Sejleren.

Særligt overfor et saadant mindre Sejlfartøj, om Bord i hvilket man let fristes til at regne med den Mulighed, at man slet ikke er iagttaget, bør man i Dampskibet, forudsat at Forholdene iøvrigt tillader det, ikke undlade i god Tid at afgive Fløjtestødet og foretage den tilsvarende Manøvre.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere stiller sig fremdeles slæbende for Østersøens Vedkommende, og det er ikke saa ganske let at faa den prompte Tonnage placeret lønnende erimod er der for senere Afskibninger ikke saa faa Ordre fremme, som der nok karr opnaas lidt bedre Rater for. Der har i Aar været meget faa Laster disponible pr. første aabne Vande og nærmest paafølgende Tid.

Østnorge kommer mere i Markedet, efterhaanden som Varmen kommer, og der er ikke saa faa Fragter med Is fremme til ret lønnende Rater.

Petersborg lover ikke noget godt i Aar, men placerer ellers en Del Tonnage, som har Indflydelse paa de andre Østersøfragter.

Kulfragterne fra Østkysten til Danmark er smaa og faa og holder sig i c. £ 6 til gode Havne.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er lige uforandret og ret flovt; dette gælder særlig Nordtyskland, hvorfra det for Tiden næsten er umuligt at opdrive en Kornlast fra regnet Königsberg, som stadig byder 4 M. Heller ikke Hamburg er videre livlig og opnaar gennemgaaende kun Minimalraterne. Angaaende Sverig noteres Lysekil til Elbing, Hamburg 4 M., Halmstad til Lübeck, Neustadt 3½ M. (fra Kysten), Karlshamn, Karlskrona til Stettin 3 M., Königsberg 3¼ M., Kiel 3½ M., og af Trælaster noteres fra Norrköping 9½ à 10 Øre, Kalmar 8½ à 9 Øre, Karlskrona c. 8 Øre pr. Kbfd. til Danmark og slesvigske Havne. Danmark har fra Provinserne yderst lidt; et Lyspunkt er dog Lockouten's definitive Afslutning. For Hvede til Sydsverig sluttedes 12 Øre og til nordligere Pladser 15 Øre: Kjøbenhavn der som sædvanlig har været yderst stille, sluttede kun lidt, bl. a. Majs til Stege 10 Øre, Manioca-Rødder til Aarhus 21 Øre samt Sojakager til Ystad 2 Kr., Wisby 3 Kr.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Suffolk afholdt den 20. ds. sin ordentlige Generalforsamling i Hotel Phoenix. Overretssagfører Stær dirigerede.

Foreningens Direktør, Kapt. V. T. Hein, aflagde Beretning og Regnskab. Aarsregnskabet balancerede for Dampskibsafdelingens

Vedkommende med Kr. 130,646.65, for Sejlskibsafdelingens Vedkommende med Kr. 104,083.92.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

De efter Tir fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Dir. M. Carl, Kjøbenhavn, Konsul Strøyerberg, Aalborg, Skibsreder J. Christensen, Aarhus, og Skibsreder R. W. Rasmussen, Thure, genvalgte enstemmigt. Ligeledes genvalgte Revisorerne Mægler Grube, Marstal, og Grosserer Schouboe, Kjøbenhavn.

Sluttelig vedtoges enstemmigt et af Bestyrelsen stillet og af dennes Formand, Dir. Aage Bramsen forelagt Forslag om Foreningens Overtagelse af Medlemmernes Risiko for Besætninger paa Skibe ved Dykker- og Bjergningsarbejde, naar saadan Virksomhed drives med Fartøjer, der tillige gaar i Fragtfart. Da Lovforslaget skal stadfæstes af Indenrigsministeriet, gav man Bestyrelsen Bemyndigelse til at indgaa paa uvæsentlige Ændringer i Forslaget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ring Andersens Træskibværft paa Holmen i Svendborg, har faaet Bestilling paa en Nybygning. Det skal være en 3/m. Skonnert, c. 190 Tons, og den skal føres af Kaptajn Hansen, Thure. Korresponderende Reder bliver Firmaet C. E. Mikkelsen & Co., Thure.

Damperen »Orrik«, tilhørende »D. F. D. S.«, her, er i Følge »Hamb. Corr.« bleven solgt til Rusland. Skibet er bygget i Helsingør 1885 og maaler 186 Netto Reg.-Tons.

Den 27. November f. A. kolliderede »Orrik« med Damperen »Ada« ved Neumühlen, og blev derved saa beskadiget, at den maatte vende tilbage til Hamburg. Paa Tilbagevejen kolliderede den imidlertid med Damperen »Montauk« og blev derved saa svært beskadiget, at den senere sank. Den var nu bjerget og bragt til Hamburg.

Havarier og Forlis.

Galeaso Carl af Stralsund, Kaptajn Ventz, paa Rejse fra Halmstad til Neustadt med Granit og Kalksten, sprang om Morgenen den 20. ds. læk i Søen og sank ¼ Mil fra Møens Fyr. Besætningen, to Mand, reddede sig i Land i Skibsjollen.

(Ritz. Bur.)

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret. Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Petersborg 15./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 21./5. — Algarve, Borries, ank. Riga 20./5. til Petersborg. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 21./5. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 20./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Petersborg 20./5. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 20./5. hertil. — Arno, Fischer, afg. Riga 21./5. hertil. — Aurora, Tønnesen, afg. Riga 20./5. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 20./5. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Sevilla 19./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Göteborg 19./5. til Antwerpen. — Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 19./5. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Genua 20./5. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 21./5. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 10./5. til Filadelfia. — Garonne, Kronmann, ank. Riga 13./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 17./5. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 22./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 21./5. til Reval. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 18./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 14./5. — Kiev, Jørgensen, pass. Hultenau 21./5. til Antwerpen. — Kuisk, Gommesen, afg. Petersborg 18./5. til Dunkerque. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 19./5. — Loire, Craignon, afg. Dunkerque 20./5. hertil. — Louise, Larsen, ank. Pillau 22./5. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 17./5. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Edinburgh 21./5. — Morsø, Nellesmann, ank. hertil 21./5. — Moskø, Jønsen, ank. (Fortsættes efter »Danske Havne«.)

Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Tysk Søretsdom.

Den 16. ds. behandlede ved Søretten i Hamburg Kollisionen mellem den i Hamburg hjemmehørende Damper »Helfrid Bismarck« og den danske Damper »Saxo«.

Kollisionen fandt, som bekendt, Sted den 2. April d. A. Kl. 12 $\frac{1}{2}$ om Natten i Nærheden af Drogdens Fyrskib. »Helfrid Bismarck« var paa Rejse fra Hamburg til Helsingborg, da den den 2. April ved 12 Tiden om Natten befandt sig ikke langt fra Drogdens Fyrskib, saaledes at den havde dette Fyr forude om Styrbord. Samtidig bemærkede man forude om Styrbord Toplanterne og den grønne Sidelanterne af en modgaaende Damper, der passerede Drogdens Fyrskib paa Styrbords Side; denne Dampers Lanterner pejlede man c. $\frac{3}{4}$ Streg om Styrbord.

Da den modgaaende Damper var kommen paa c. 1 Sm. Afstand og tydeligvis nærmede sig med stor Fart, viste den pludselig rødt Lys. Man lagde Roret haardt Bagbord og gav ét Stød i Dampfløjten, hvorpaa »Helfrid Bismarck« drejede af til Styrbord, og samtidig stoppedes Maskinen. Nu drejede imidlertid den modgaaende Damper pludselig igen til Bagbord viste sit grønne Lys og gav to Stød i Fløjten. »Helfrid Bismarck«s Maskine blev nu sat paa fuld Kraft »Bak«. Den modgaaende Damper forsøgte endnu at gaa foran om »Helfrid Bismarck«, men en Kollision var nu uundgaaelig. »Helfrid Bismarck« ramte den paa Styrbords Side lige foran for Kommandobroen; forinden Kollisionen havde Maskinen bakket i c. 2—3 Minutter.

Efter Kollisionen standsedes Maskinen, og en Baad blev sat ud. Det viste sig at være den danske Damper »Saxo«, der befandt sig i synkefærdig Tilstand. Besætningen reddede sig over paa »Helfrid Bismarck«, der ankrede op i Nærheden. Om Morgenen fortsatte »Helfrid Bismarck«, der havde lidt mindre Skade, til Malmø, hvor de Skibbrudne landsattes.

Dernæst oplæstes den af »Saxo«s Besætning aflagte Forklaring, hvoraf det fremgaar, at dette Skib var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin. Kaptajnen, der var gaaet ned i Kahytten, hørte den 2. April Kl. c. 11,40, da Dampere befandt sig i Nærheden af Drogdens Fyrskib, Roret blive lagt haardt i Borde. Han ilede op og saa c. 4 Streger om Styrbord i c. 1 Skibslængdes Afstand en Damper, der viste rødt Lys. Styrmanden meldte, at Roret laa haardt Styrbord, hvorpaa Maskinen blev beordret fuld Kraft »Bak«, og der blev givet to Stød i Fløjten. Et Sammenstød var dog uundgaaeligt. »Saxo« blev, som nævnt, ramt paa Styrbords Side foran for Broen saa alvorligt, at den straks begyndte at synke med Stævnen. Baadene blev sat i Vandet, og Besætningen reddede sig over paa »Helfrid Bismarck«; kort efter sank Skibet paa 6 Favne Vand.

Den Vagthavende paa »Saxo« havde først set begge den tyske Dampers Sidelanterne, derpaa den grønne, og endelig den røde; da derefter det grønne Lys atter kom til Syne, havde han beordret Roret lagt haardt Styrbord. Rorsmanden har derimod paastaet, at han paa Befaling først har lagt Roret noget til Styrbord og derpaa haardt Bagbord. »Saxo« gik med en Fart af 9 à 10 Knob.

Styrmanden paa »Saxo« erklærede yderligere, at han ikke havde tilkendegivet Rorsmanøvrene ved Fløjtesignaler, fordi han havde anset den modgaaende Damper for at være længere borte, end den i Virkeligheden var.

Af de fremlagte Prøvecertifikater fra Deutsche Seewarte fremgik det, at »Helfrid Bismarck«s Lanterner havde den fornødne Lysstyrke.

Kaptajn Grabow, Føreren af »Helfrid Bismarck« bemærkede yderligere, at da »Saxo«s Maskine var begyndt at bakke, gav Dampere to Stød i Fløjten; Signalet tre Stød, der er det anordningsmæssige, var ikke blevet givet.

Rigskommissæren fremførte, at det her drejede sig om to modgaaende Skibe, der begge havde drejet af til Styrbord. Baade »Saxo« og »Helfrid Bismarck« har først givet Bagbords Ror; men derefter har »Saxo« givet Styrbords Ror, idet den troede at bemærke, at »Helfrid Bismarck« ogsaa drejede til Bagbord. Dette var imidlertid en Fejltagelse, og heri maatte Aarsagen til Kollisionen søges. »Helfrid Bismarck« har ingen Skyld i Sammenstødet.

Søretten afsagde følgende Kendelse:

Den 2. April 1911 fandt c. 4 Sm. Syd for Drogdens Fyrskib et Sammenstød Sted mellem den tyske Damper »Helfrid Bismarck« og den danske Damper »Saxo«, ved hvilket den sidste sank. Ulykken skyldes 2. Styrmand paa »Saxo«, idet denne har ladet sig forlede af en ubetydelig Giring af »Helfrid Bismarck« til at afstaa fra sin første rigtige Hensigt at passere den modgaaende Damper Bagbord til Bagbord og derfor givet modsat Ror. »Helfrid Bismarck« har ingen Skyld i Sammenstødet.

Artikel 28 i de internationale Søvejsregler.

Fra Hr. Navigationslærer Th. P. Funder har vi modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 37 findes et Indlæg undertegnet Skibsfører, hvori bl. a. følgende Udtalelser fremsættes:

»I Praksis er det i aabent Farvand ikke almindeligt at angive en Drejning efter Søvejsreglerne ved Fløjtesignal, kun i snævrere Farvande, rundt Pynter eller deslige. Der vilde ellers ved mange Lejligheder fremstaa et helt Musikorkester; men en Drejning, som »Saxo« foretog, den for Styrbords Ror, burde ikke foretages uden Signal, og det burde da aldrig forsømmes at besvare et saadant Signal.*).

Det er særlig til den sidste Passus om Pligten til at besvare Fløjtesignalet, at jeg ønsker at knytte nogle Bemærkninger.

I Følge Art. 21 i de internationale Søvejsregler skal det Skib, som ikke skal gaa af Vejen, holde sin Kurs og Fart; men, at man agter at holde Kurs og Fart uforandret, kan ikke tilkendegives ved noget Fløjtesignal, uden at man forsynder sig mod Art. 28, som udtrykkelig kræver, at Fløjtesignalet ledsages af en Manøvre.

For nogle Aar siden indtraf der et Sammenstød i Kattegat mellem en russisk Damper og en tysk Fiske-damper. Skibene kom næsten lige imod hinanden Bagbord mod Bagbord.

I Søretten forklarede Russeren, at han kort før Sammenstødet havde givet et kort Stød i Dampfløjten. Af forskellige Vidneudsagn fremgik det imidlertid, at der ikke samtidig var foretaget nogen Kursændring, og da Retten derefter forespurgte den russiske Styrmand, som havde været paa Broen før og under Sammenstødet, og som iøvrigt gjorde Indtryk af at være en oplyst og forstandig Mand, hvorfor han da havde afgivet Signalet, svarede denne nok saa frejdigt, at han dermed havde villet tilkendegive for Fiskedampere, at man om Bord i Russeren ikke vilde dreje til Bagbord (give Styrbords Ror).

Naturligvis kom Russeren til at bøde haardt for denne mærkelige Fortolkning af Art. 28.

*) Udhævet af Undertegnede.

Kjøbenhavn, den 23. Maj 1911.

Skibshypotekvæsen. I Forbindelse med det i *Dansk Søfartstidende* Nr. 37 d. A. om Skibshypotekvæsen i Tyskland meddelte formener Redaktionen at burde oplyse, at i Følge den danske Skibsregistreringslov stiftes Panteret i registrerede Skibe eller Parter i disse ved Pantebrevets Registrering paa Skibets Folium, og at den ved Registreringen opstaaede Retsvirkning her er ganske den samme som den Retsvirkning, der for faste Ejendomme Vedkommende følger af Pantebrevets Tinglæsning. Naar dertil endnu kommer, at der ved Registreringsloven er paalagt Registreringsmyndighederne en vis Pligt til at undersøge vedkommende Pantsælters Adgang til at stifte Pant, kan det siges, at her til Lands er Hypotekretten i Skib af lige saa god Beskaffenhed som den i faste Ejendomme, dog at Søpanteret i Følge Reglen i Sølovens § 267 gaar forud for al anden Gæld, derunder ogsaa de registrerede Panteretligheder, og at ligeledes det i Sølovens § 17 omtalte lovbestemte Medrederpant gaar forud for registreret Pant i Skibs part.

Befragternes Mægler. En Skibsreder skriver i »Norges Søfartstidende«:

I de sidste Par Aar har Trælastbefragterne i London søgt at faa den Klausul ind i Certepartierne, at Skibet skal benytte deres Agent paa Lastestedet, og det er — til dels ved Uopmærksomhed fra Redernes Side — for en Del lykkedes dem.

Lad os, medens det endnu er Tid, energisk modsætte os denne Uting. Det er Skibene, som betaler Mægleren, og det burde være i Skibenes Tjeneste, han stod. Han skal ikke alene være en Klarer, men han skal være til Nytte og Støtte for Kaptajnen. Men hvilken Støtte man har af en Mægler, som har faaet Forretningen ved sit Kendskab og Venskab med Befragteren, det ved enhver Kaptajn og Reder.

Hvis vi bare fastholder at ville antage vor egen Mægler, lykkes det nok. Tiderne er ogsaa i vor Favør.

Hertil bemærker Bladet:

Rederne har ingen Grund til at opgive deres Bestemelsesret over Skibets Dispositioner. Det er, som Indsenderen bemærker, som oftest ved Uopmærksomhed fra Redernes Side, at den tvungne Mæglerklausul indsmugles, og dette sker selvfølgelig med en bestemt Hensigt.

Man kan næppe tænke sig et urimeligere Forhold, end at Skibet, som betaler Mægleren, ikke selv skal øve Kontrol over, til hvem Forretningerne betros.

Ved Redernes manglende Vurdering af Selvbestemmelsens absolute Nødvendighed har Befragterne paa førstnævntes Bekostning erobret sig adskilligt Terrain, og deres Paatrængenhed har stadigt antaget uhyggeligere Dimensioner, eftersom Redernes Utryghed og Usikkerhed gav dem Lejlighed til at præcisere Betingelserne endnu skarpere.

Bladet tror ikke at sige for meget, naar det fastslaar som en uomstødelig Kendsgerning, at det er ved Redernes Eftergivenhed fra først af, at de mange meningsløse Usancer og Kutymen har kunnet udfolde sig som besværlige Snyltedyder paa Rederibedriften.

Den truende Sømændsstrejke. London, 20. Maj. »Times« meddeler, at der fra forskellige Havne i de forenede Kongeriger foreligger Efterretninger om, at der utvivlsomt træffes Forholdsregler til en Sømændsstrejke. Man venter almindeligt, at den skal udbryde den 29. Maj, men den virkelige Dato holdes strængt hemmelig, for at Strejken kan komme saa pludselig som muligt.

Sekretæren i Sømændenes og Fyrbødernes Forbund French Clyde erklærede paa et Møde af Sømænd

den 19. ds. i Glasgow, at der nu var blevet fastsat en Dato for Generalstrejkens Udbrud i alle Havne. Alle Forberedelser for Glasgows Vedkommende var fuldstændig truffen, og da det havde vist sig umuligt at skaffe en Lejrplads i Nærheden af Byen, vilde der paa anden Maade blive sørget for at anbringe de Medlemmer af Foreningen, der blev ledige. Skibsredernes Forening skulde nok faa at se, at det ikke var et Skud med løst Krudt, men den alvorligste Kamp, engelske Transportarbejdere nogen Sinde havde været indviklet i.

I Cirkulærer, som den nationale Sømændsunion har udsendt, oplyses, at 100,000 Sømænd har udtalt sig til Fordel for en international Strejke. En af Foreningens Funktionærer erklærer, at hele Landet er blevet inddelt i syv Distrikter, hvor Sømændene, sandsynligvis begyndende den 29. Maj, skal tage en fjorten Dages Ferie. I det nordøstlige Distrikt vil henimod 7,000 Mand gaa i Lejr i Boldmoor ved Newcastle. Ferierne skal begynde paa samme Tid i Fastlandslandene. Saa snart Strejken er erklæret, hvad der kan ske til enhver Tid, faar hver Strejkende 12 sh. om Ugen, de gifte faar 1 sh. ekstra for hvert Barn.

Skibsrederne ved Clyde, i Liverpool og Newcastle erklærer dog, at de ikke tager Trudselne alvorligt, men at de er forberedt til at møde alle Eventualiteter.

Overenskomst mellem Dampskibsrederne og Søarbejderne sikredes, som meddelt, forleden herhjemme for en længere Aarrække ved bestemt Aftaler mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Søarbejdernes Organisationer (Sømænd og Søfyrbødere), saaledes at vi med Ro kan høre om den i Udlandet truende store Sømændsstrejke.

Nu har i Følge »Berl. Tid.« yderligere Det østasiatiske Kompagni sluttet Overenskomst med Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund hver for sig, medens Kompagniet hidtil ikke har haft nogen Overenskomst med de to Forbund.

Ruslands Havnevæsen. St. Petersburg, 19. Maj. (Ritz. Bur.). Et af Rigsdumaen nedsat Udvalg har vedtaget at indstille, at der bevilges 15 Mill. Rubler aarlig til Havneanlæg.

Gøteborgs Havn besøgtes i Løbet af 1910 af ialt 8,415 Skibe (Motorbaade iberegnet) med en samlet Tonnage af 2,247,648 Tons, deraf var 662 Fartøjer med 195,361 Netto Reg.-Tons danske.

(Medd. fra Udenrigsministeriet).

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 19. Maj. Isfrit ved Siglufjord. Farbart forbi Melrakke og Langanes. Isen forlader Hunabugten.

Den 20. Maj. Isen dreven Nordøst fra Land forbi Siglufjord. Næsten isfrit udfør Langanes. Sydvestlig Kulling, klart.

Den 21. Maj. Isforholdene uforandret.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.

Telefon 7262.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.

„Enigheden“ af Fejø, 34 Tons Netto, er til Salg begrundet paa anden Livsstilling. Henvendelse til Ejeren:

H. Simonsen,
Vesterby, Fejø.

Et sødygtigt Skib til Fragtfart

paa 20 à 30 Brutto-Tons ønses. Billet, mrkt.: „228“, med billigste Pris og nærmere Oplysninger, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Pramme til Salg.

Nogle gode Pramme, 30—70 Tons, er til Salg. Man henvende sig til Pramlauget, L. Jacobsen, Wildersplads, Kjøbenhavn C.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallelinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39

Kjøbenhavn, Tirsdag den 23. Maj 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemallestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaadeflotten
Safaritsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.
Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse
Forlang Tilbud.
A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21. Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Bbro 1030.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Caribottermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadressen „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

16./5. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 17./5. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 17./5. — Morsø, Nellemann, pass. Portland 16./5. hertil. — Moskø, Jon Jonsen, ank. Petersborg 16./5. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Gibraltar 11./5. for Dunkerque. — Nordjylland, Søberg, afg. Petersborg 16./5. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Dunkerque 17./5. hertil. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 12./5. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 9./5. — Pennsylvania, Lissner, pass. Deal 10./5. for New York. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 13./5. — Pregel, Iversen, ank. Pillau 12./5. — Saga, Wiberg, ank. Havre 17./5. — Seinc, Damp, ank. Bordeaux 14./5. — Texas, Clanson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Tbyra, Dam, ank. Stettin 14./5. — Tiber, Bech, ank. Marseille 17./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 16./5. til Windau. — United States, Gatsche, ank. New York 16./5. — Viking, Meyer, afg. herfra 16./5. til Riga. — Lena, ank. Manchester 16./5. — Malm, ank. Stettin 12./5. — Vadsø, ank. Stettin 18./5. — Minsk, pass. Brunshüttel 16./5. for Antwerpen.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Barreiro 12./5. — Analiensborg ank. Libau 13./5. — Anna Mærsk ank. København 21./4. — Brattingsborg afg. Cadix 10./5. — Børglum afg. Methil 7./5. — Chassie Mærsk ank. Windau 12./5. — Dansborg afg. Torre 11./5. — Elsborg afg. Huelva 12./5. — Esrom afg. Sabang 15./5. — Flynderborg pass. Sagres 11./5. — Fredensborg ank. Newcastle 15./5. — Frederiksborg ank. Nantes 15./5. — Guldborg ank. Liverpool 13./5. — Gurre ank. Skadovsk 15./5. — Hamnerhus pass. Konstantinopel 14./5. — Harildsborg afg. Burriana 14./5. — Hundborg ank. Nantes 12./5. — Høneborg afg. Pernau 12./5. — Jelling afg. Hull 12./5. — Jomsborg ank. Livorno 15./5. — Jungshoved afg. Tampa 13./5. — Jægersborg ank. Kronstadt 11./5. — Kallundborg pass. Portland 12./5. — Kalø ank. St. Johns 8./5. — Klampenborg ank. Bona 12./5. — Kronborg afg. Norfolk 3./5. — Lejre ank. Methil 13./5. — Lilleborg afg. Leith 13./5. — Marselisborg ank. Sulina 13./5. — Visborg afg. Rotterdam 13./5. — Næsborg afg. Riga 13./5. — Peter Mærsk afg. Garston 13./5. — Randelsborg ank. Bremen 14./5. — Rosenborg ank. Cete 12./5. — Silkeborg afg. Rouen 3./5. — Skakkeborg ank. Memel 10./5. — Skanderborg ank. Liverpool 11./5. — Skjoldborg ank. Gibraltar 11./5. — Skodsborg afg. Newcastle 6./5. — Spigerborg ank. Rouen 15./5. — Stegelborg ank. Rouen 9./5. — Stjerneborg ank. Stettin 12./5. — Søborg ank. St. Johns 12./5. — Taarnborg ank. Kronstadt 12./5. — Tnborg ank. Kristinestad 14./5. — Ulfsborg ank. Liverpool 10./5. — Uranienborg pass. Portland 11./5. — Vordingborg pass. København 11./5. — Ørkild pass. Gibraltar 11./5.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, pass. Helsingør 16./5. for Petersborg. — Gerda, Iversen, ank. Esviken 16./5. — Hebe, Skou, pass. Helsingør 16./5. for Kotka. — Johanne, Thøgersen, afg. Lerwick 15./5. til Dunston. — Marie, Jessen, afg. Dieppe 15./5. til Fowey. — Cito, Jepsen, ank. Liverpool 16./5. — Dagmar, Matbiasen, pass. Hanstholm 16./5. for Pernau. — Nerma, Mikkelsen, pass. Skagen 16./5. for Frederikshavn.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, afg. København 13./5. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 9./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Tunis 15./5. — Europa, Hansen, afg. Brugge 13./5. — Frankrig, Friis, ank. Genua 17./5. — Tyskland, Danstrup, afg. Liverpool 12./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Middlesbro 13./5. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Filadelfia 15./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Tynen 14./5. — Svend, Schmidt, ank. Nord Shields 14./5.

Nordøen. Nordland, Larsen, ank. Ghent 14./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Esbjerg 15./5. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 14./5. — England, Andersen, afg. Odense 17./5. — Rusland, Bennetzen, afg. Hamburg 13./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Königsberg 15./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Tynen 17./5. — Agnete, Farup, ank. Libau 15./5. — Hermia, Hansen, ank. Pernau 14./5. — Alice, Jørgensen, afg. Reval 12./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Markgrafen 13./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 15./5. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 16./5. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 18./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kristinestad 16./5. — Freja, Nielsen, afg. Boston 16./5. — Vera, Thing, afg. Hamburg 7./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 12./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 11./5. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kronstadt 13./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Labraggen 12./5. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 6./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Bona 13./5. til Stettin. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Bremen 14./5. — Michael Oatchkoukoff, Harboe, ank. Hamburg 8./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Malmø 15./5. til Cap Tormentine. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Tyne 9./5. til Miramichi. — Helmer Merch, Thorsøe, ank. Harburg 14./5. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 6./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 15./5. — London, Bom, ank. Antwerpen 15./5. — Paris, Tholander, ank. Hernösand 17./5. — Bryssel, Kaas, afg. Barcelona 17./5. til Taragona.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tyne 13./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Huelva 10./5. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./5. til St. Vincent.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 17./5. — Rimfaxe, Westergaard, pass. København 15./5. for Antwerpen. — Skinfaxe, Faber, ank. Ghent 13./5. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 15./5. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 16./5.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kotka 17./5. — Energi, Jensen, ank. St. Nazaire 17./5.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Catania 16./5. — Nelly, Clansen, pass. København 13./5. for Bordeaux. — Fanny, Eriksen, afg. Reykjavik 13./5. til Swansea. — Lilly, Nielsen, afg. Methil 16./5. til Kiel. — Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 13./5. til St. Felieu. — Dagny, Sørensen, ank. Wasa 13./5. — Mary, Bang, er ank. Helsingør.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Hernösand 15./5. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 17./5. — Elna, Rathje, afg. Arzew 11./5. — Therese, Petersen, afg. Oran 10./5. — Simone, Møller, ank. Skutskär 13./5. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 13./5. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 15./5. — Daisy, Lagesen, ank. Ronen 16./5. — Anine, Leth, ank. Stax 15./5. — Kamma, Løffer, ank. Bordeaux 15./5.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Blyth 15./5.

Sejlskibe.

Fana-Sønderho. Martha, Fischer, afg. Rio Grande 13./5. til Rio Hars.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Flensborg 8./5. — Freja, Bech, ank. Samsø 9./5. — Prøven, Olsen, ank. Colberg 9./5. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 8./5. — Bornholm, Nykær, ank. Littlehampton 10./5. — Sigurd, Koføed, ank. Masned Sund 11./5. — Næstved, Clausen, ank. Karrebæksmunde 13./5. — Marie, Larsen, ank. Maracaibo 13./5.

Svendborg. Britta, Jensen, ank. Königsberg 11./5. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 10./5. — Skjold, Larsen, ank. Helsingborg 10./5. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Helsingfors 7./5. — Martin Nisson, Petersen, ank. Sundsvall 10./5. — Primula, Carlsson, ank. Cadix 11./5. — Kamma, Fisker, ank. Helsingborg 11./5. — Sophie, Mikkelsen, ank. Borkum 11./5. — Britannia, Rasmussen, ank. Wasa 11./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Göteborg 12./5. — Venus, Andersen, ank. Kotka 11./5. — Marie, Nielsen, ank. Sundsvall 13./5. — Marie, Andersen, ank. Fecamp 13./5. — Otto, Klug, ank. Fosdybe 12./5. — Valdemar, Andreasen, ank. Dieppe 12./5. — Iris, Hansen, afg. Stettin 13./5. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kotka 13./5. — Erik, Hansen, ank. Lørje 15./5. — Roma, Jensen, ank. Løe 13./5. — Ragnhild, Andersen, ank. Lovisa 14./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Göteborg 15./5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Malmø 13./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Ørnskjöldsvig 15./5. — Fulvia, Petersen, ank. Rodin 14./5. — Althea, Skovgaard, ank. Kotka 13./5. — Niels, Nielsen, ank. Swinemunde 16./5. — Olga, Rasmussen, ank. Søderhamn 16./5. — Freja, Jensen, ank. Antwerpen 17./5. — Dagny, Rasmussen, ank. Aalborg 17./5. — Emanuel, Bentzen, ank. Riga 16./5.

Æra. Valkyrien, Petersen, er ank. Maracaibo. — Norden, Rasmussen, ank. Stettin 14./5. — Hansigne, Boye, ank. Rügenwalde 13./5. — Amalie, Andersen, ank. Flensborg 14./5. — Ingolf, Olsen, pass. Dragør 12./5. for Sundsvall. — Herkules, Bager, ank. Swinemunde 14./5. — Bien, Petersen, ank. Flensborg 14./5. — Mathilde, Hansen, ank. Fuglefjord 14./5. — Skirner, Rasmussen, ank. Gulstafsber 15./5. — De tvende Brødre, Boye, ank. Boness 15./5. — Svalen, Rosenbech, ank. Sterling 12./5. — Bertha, Madsen, ank. Stralsund 12./5. — Kristine, Rasmussen, ank. Sundsvall 15./5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. London 15./5. — I. A. Kronmann, Christensen, er afg. Karlskrona til Sundsvall. — A. H. Friis pass. Dungeness 10./5. for vestg. — Mester, Petersen, ank. Hasle 16./5. — Rigmor, Petersen, ank. Kjøge 16./5. — Aerial, Christensen, ank. Guernsey 16./5. — Kodan, Hansen, ank. Laguna de Terminos 15./5. — Lorenz, Levinsen, ank. Newcastle 15./5. — Hebe, Clausen, ank. Aalborg 16./5. — Minde, Rasmussen, ank. Flensborg 17./5. — Hermod, Dreimann, ank. Havnefjord 17./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Tregnier 16./5. — Høkla, Hermansen, ank. London 16./5. — Kathinka, Olsen, ank. Svendborg 16./5. — Johanne, Østermann, ank. Granville 17./5. — Lauritz, Folmer, ank. Wemyss 17./5.

INDEHOLD:

København, den 19. Maj 1911. — Motor eller Dampmaskiner. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

og Grellswalder Oie er inddraget. Enden ligger der en Spiritstønde 3 Sm V. og 3 Sm Ø. fra Lystønden Oerbank Syd, endvidere 3 Tønder 3. Sm Ø. i N. for den Ø-lige Spiritstønde og flere almindelige Tønder Ø. for den S-lige Del af Oer Bank indtil 14° 40' Ø. Lgd. Lystønden Oerbank Syd. 54° 07' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 767. Kjøbenhavn 1911.)

957. »Kalkgrund« Fyrskib ombyttes midlertidig. Flansborg Fjord. I en nær Fremtid ombyttes »Kalkgrund« Fyrskib midlertidig med Fyrskibet »Reserve Sonderborg«, der viser hvidt, fast Lys. Som Taagsignal gives afvekslende To-Stød og Ek-Stød hver 1 Min. 54° 49' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

958. Fyrskib »Elbe V« ombyttes. Eiben. Tyskland. I Juni 1911 ombyttes Fyrskib »Elbe V« med et 2-mastedt Reservefyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr fra Fortoppen og et rødt, fast Fyr fra Stortoppen. Flammens Højde for det røde Fyr er 4 s. m. højere end for det hvide. Dagmærket er en Ballon paa Fortoppen. 53° 56' 36" N. Br. 8° 40' 09" Ø. Lgd.

959. Fyr midlertidig slukket. Altona. Fyrerne ved Ø- og V-Enden af Due d'Alberne ud for Neumühlen i Altona Havn er slukket indtil videre. 53° 32' N. Br. 9° 55' Ø. Lgd.

960. Tønde udlagt. Plaatgat. Frøsehe Zeegat. Holland. I Plaatgat er en Stumplønde Nr. 4 a, udlagt i 9 m Vand paa 53° 29' 36" N. Br. 6° 02' 58" Ø. Lgd.

961. Afmærkning forandret. Zeegat van Terschelling. I Zeegat van Terschelling ligger Spiritstønde Nr. 1 med Ballon paa 53° 25' 11" N. Br. 5° 11' 40" Ø. Lgd. Spiritstønde Nr. 2 paa 53° 24' 11" N. Br. 5° 10' 53" Ø. Lgd. Stumplønde Nr. 1 er blevet forsynet med en alskortet Kægle og ligger paa 53° 25' 15" N. Br. 5° 12' 34" Ø. Lgd. Stumplønde Nr. 2 ligger paa 53° 24' 10" N. Br. 5° 11' 19" Ø. Lgd.

962. Fyr forandret. Stranduin. Vleiland. Stranduin Fyr viser nu rødt Lys fra S. 54° V. til S. 68° V., hvidt Lys derfra til N. 28° V., grønt Lys derfra til N. 28° V., hvidt Lys derfra til N. 14° Ø., rødt Lys derfra til N. 30° Ø., hvidt Lys derfra til N. 54° Ø. 53° 18' 12" N. Br. 5° 03' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 211. Kjøbenhavn 1911.)

963. »Sandtiet« Fyrskib atter paa Station. Frankrig. »Sandtiet« Fyrskib har indtaget sin Station og giver atter Taagsignaler. 51° 13' 25" N. Br. 1° 53' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 776. Kjøbenhavn 1911.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

964. Baake repareret. La Pierre-Noire. Morlaix. Frankrig. Den røde Baake med Kægle paa Toppen, La Pierre-Noire, er atter istandsat. 48° 42' 38" N. Br. 3° 52' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2599. Kjøbenhavn 1910.)

965. Fløjtønde udlagt. Blanchard Rock. Serk. Channel Islands. England. »Blanchard« Fløjtønde er nu udlagt i Khl S. 58° Ø. fra Blanchard Rock, der ligger paa 49° 25' N. Br. 2° 18' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 453. Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

966. Midlertidig Tønde udlagt. Basse des Laouenou. Iles Glénans. Frankrig. En sort, midlertidig Tønde er udlagt paa SØ-Enden af Basse de Laouenou. 47° 39' 33" N. Br. 3° 54' 19" V. Lgd.

967. Fyrskibet »Talais« udlagt. Lystønde inddraget. Vrag uskadeliggjort. Gironde. »Talais« Fyrskib er atter udlagt og den midlertidige Lystønde inddraget. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" V. Lgd.

Vraget af Sandnaden i Passe du Médoc er borttaget og den grønne Lystønde inddraget. 45° 14' 15" N. Br. 0° 44' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 782. Kjøbenhavn 1911.)

968. Fløjtønde udlægges. North Point. Prince Edward Island N-Kyst. Ved Skibsfartens Begyndelse i 1911 udlægges ved Enden af Revet fra North Point en sort Fløjtønde, 1¼ Sm N. 10° Ø. fra North Point Fyr. 47° 05' N. Br. 63° 59' V. Lgd.

969. Lys- og Fløjtønde inddraget. Northumberland Strait. Prince Edward Island S-Kyst. Lys- og Fløjtønden, der ligger midt imellem Tyron Shoal og Tormentine Reefs er inddraget. 46° 09' 25" N. Br. 63° 38' 30" V. Lgd.

970. Fløjtønde ombyttes med Lys- og Fløjtønde. West Reef. Northumberland Strait.

Prince Edward Island S-Kyst. Ved Skibsfartens Begyndelse i 1911 ombyttes Fløjtønden, der ligger ¾ Sm V. for West Reef med en rød Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Lys med hyp-pige Formærkelser. 46° 40' 25" N. Br. 64° 30' 09" V. Lgd.

971. Fyr tændt. Shelburne. Nova Scotia S-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt ved McGowan's Verft, Shelburne. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 43° 45' 19" N. Br. 65° 19' 19" V. Lgd.

972. Tønde ombyttes ikke med Klokketønde. Newburyport Harbor. Massachusetts. For-ende Stater i Nord-Amerika. Inner Bar Spiritstønde, Newburyport Harbor, ombyttes foreløbig ikke med en Klokketønde. 42° 49' 02" N. Br. 70° 48' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 882. Kjøbenhavn 1911.)

973. Vrag afmærket. Hampton Roads. Chesapeake Bay. En Pram er udlagt c. 180 m V. for Vraget af Damperen »Puritan«, der ligger 2380 m S. 40° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. Et Kabel forbinder Prammen med Vraget. Om Natlen vises 2 røde Fyr fra Prammen. Newport News Middle Ground Fyr: 36° 56' 43" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2838. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

974. Oplysning om Rev. Nicoloa. Cuba N-Kyst. Nicoloa Rev strækker sig c. 2 Sm længere ud end vist i de engelske Admiraltetskort. NV-Enden af Revet, som ender i en lang, smal Tunge, ligger c. 6½ Sm N. 50° Ø. fra Bahia de Cadiz Fyr. Nicoloa Rev: 23° 14' N. Br. 80° 22' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

975. Afmærkning forandret. Maroni. Fransk Guyana. I Maroni Floden er opført en Baake tæt ved Baaken oven for La crique aux Vaches, begge Baaker er hvide.

Den ydre Del af Indløbet til Floden er afmærket med: a) En rød og hvid vandret stribet Spiritstønde med en Trekant, mærket »Maroni«, paa Toppen, Tønden tjener som Andrivingsstønde. 5° 53' 20" N. Br. 53° 54' 45" V. Lgd. b) En grøn Spiritstønde med en hvid Skive, mærket 5° 53' 20" N. Br. 53° 54' 45" V. Lgd. c) En grøn Spiritstønde med en hvid Skive, mærket 5° 53' 20" N. Br. 53° 54' 45" V. Lgd. »A«, paa Toppen, ligger ved Vraget af »Antonette«. 5° 50' 50" N. Br. 53° 55' 20" V. Lgd. »A«, paa Toppen, ligger ved Vraget af »Antonette«. 5° 50' 50" N. Br. 53° 55' 20" V. Lgd. c) En sort Spiritstønde med hvid Skive paa Toppen ligger ved Yderenden af Banc François. d) En sort oval Tønde ligger N. for Banc François. e) En rød Kugletønde ligger 1300 m VNV. fra Tønden ved »Antonette«. f) En rød Kugletønde ligger paa Kanten af Banc de Galibi, c. 1 Sm N. 36° Ø. fra Galibi Fyr. g) En rød Kugletønde ligger paa Kanten af Banc de Galibi, c. 1 Sm N. 36° Ø. fra Tønden ved »Antonette«. h) En grøn cylindrisk Tønde ligger ved Vraget af Sluppen »Iracoubo«, der er strandet midt imellem Panto Pynt og Les Hattes Bro.

976. Fyr ombyttet. Passagem Rock. Rio de Janeiro Harbour. Brasilien. Det grønne Blinkfyr paa den NØ-lige Passagem Rock er ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der viser Blink hver 6 Sek. Flammens Højde: 7 m. Der er ingen Vagt ved Fyret. Fyret er i de officielle Publikationer fejlagtigt kaldet Unus Shoal, denne Grund ligger Ø. for Passagem Rocks og der er Lab mellem Grunden og Klipperne. 22° 50' S. Br. 43° 10' V. Lgd.

977. Fyr midlertidig slukket. Lage de Santos. Lage de Santos Fyr er midlertidig slukket. 24° 19' S. Br. 46° 10' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

978. Fyr forandres midlertidig. Pointe de la Mortella. Goite de Saint Florent. Korsika. Om kort Tid forandres midlertidig Pointe de la Mortella Fyr paa Grund af Reparationer til et hvidt, fast Fyr. 42° 43' 50" N. Br. 9° 15' 26" Ø. Lgd.

979. Fyr forandret. Gaeta. Italien V-Kyst. Fyret paa Punta della Stendardo er nu et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. S. Caterina Fyr er nu et hvidt, fast Fyr med Bus, Blus 6 Sek., Mørke 4 Sek., Blus 6 Sek., fast Lys 24 Sek. I øvrigt er Fyrene uforandret. S. Caterina: 41° 12' 26" N. Br. 13° 35' 29" Ø. Lgd.

980. Fyr flyttet og forandret. Villa S. Giovanni. Messina Stræde. Italien. Det grønne faste Fyr paa Yderenden af Molens Forlængelse ved Villa S. Giovanni er flyttet 30 m ud efter og står nu c. 20 m fra det ny-Moløved, samtidig er Fyret forandret til et grønt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. 38° 13' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2172. Kjøbenhavn 1909.)

981. Oplysning om Tønder. Vrag afmærket. Porto del Lido. Italien Ø-Kyst. De 6 røde Tønder SV. for NØ-Dæmningen ved Porto del Lido er inddraget. 5 smaa Tønder er udlagt

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybde er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

948. Vrag afmærket. Yderflak SØ. Kattegat. Vraget af Skonnerten »Illum« ligger i 21 m Vand c. 4 Sm V. t. N. fra Gniben, Sjællands-Odde. Mastetoppene er c. 1 m over Vandet. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek. er udlagt 75 m V. for Vraget. Gniben: 56° 00' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 798. Kjøbenhavn 1911.)

950. Is ved Island. Telegram fra Isafjörður:

Den 9de Maj. Isforholdene uforandret ved Kap Nord; en Del af Hunafló isblokeret. Telegram fra Siglufjörður:

Den 9de Maj. Betydelig Is i Hunafló. Siglufjörður spærret. Stille, klart.

Den 11te Maj. Isforholdene uforandret i Siglufjörður og Hunafló; spredt Is uden for Siglufjörður. Dampere »Vesta« kommen forbi Langaues til Husavík. Stille, overtrukket.

Den 12te Maj. Blødnós og Skagastrand spærret. Spredt Is i og uden for Siglufjörður. Stille, klart.

Den 13de Maj. Isforholdene uforandret. Stille, klart.

Den 15de Maj. Spredt Is i Siglufjörður; isfrit uden for. Is i Hunafló. Blødnós og Skagastrand spærret.

Telegram fra Seydisfjörður:

Den 9de Maj. Isen langs Ø.-Kysten drevet længere Ø. paa. Svag VNV.

Den 14de Maj. Nøgenlumde isfrit ved Melrakka-Sjletta og Langaues. Motorkutter forbi Kap Nord. Uforandret her.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

951. Forandring i Afmærkning udført. Sverrig. De i »E. f. S.« Nr. 142, 147, 148, 149 og Nr. 866, 1911 bebudede Forandringer i Afmærkningen, er nu udført. (Kort Nr. 205.)

952. Sømærke udlagt. Visby. Gotland V.-Kyst. En sort Slage med Ballon er udlagt ved Visby Havn. 57° 38' 13" N. Br. 18° 16' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 141. Kjøbenhavn 1911.)

953. »Nekman-Grund« Fyrskib udlagt. Østersøen. Rusland. »Nekman-Grund« Fyrskib er atter udlagt. 59° 06' N. Br. 22° 14' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 382. Kjøbenhavn 1911.)

954. Oplysning om »Lysert-Rev« Fyrskib. Østersøen. »Lysert-Rev« Fyrskib viser afvekslende hvidt og rødt Lys med En-Formarkelser hver 20 Sek., hvidt Lys 15 Sek., Mørke 5 Sek., rødt Lys 15 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 16 m. Taagesignal gives hver 3 Min. med Sirene eller Fløjte. Fyrskibet er forsynet med Undervandsklokke og giver Signaler med Flag eller Raketter, naar Skibe skønnes at støvne mod Fare. Fyrskibet er rødt, mærket »Lysertsky«, med sorte, russiske Bogstaver paa hvid Grund. Skibet har sort Skorsten og 2 Mastes med rødt Ballon paa Stortoppen. 57° 38' 30" N. Br. 21° 36' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 808. Kjøbenhavn 1911.)

955. Vrag uskadeliggjort. »Gjæiser-Rev« Fyrskib ØNØ. Østersøen. Vraget af Sejlskibet »Rapid« er borttaget af Afmærkningen inddraget. 54° 29' N. Br. 12° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 756. Kjøbenhavn 1911.)

956. Opmaalingstvagerne. Oder Bank. Tyskland. Opmaalingstvagerne mellem Oder Bank

fra 150 til 180 m mellem N. 26° Ø. gennem Ø. og S. til S. 62° V. fra det grønne Fyr med Formarkelser paa Yderenden af NØ-Dæmningen.

En rød cylindrisk Tønde med rød og graa stribet Pyramide paa Toppen er udlagt 880 m N. 84° Ø. fra Sematøren S. Nicolò del Lido ved Vraget af et stenlastet Fartøj. Sematøren: 45° 25' 57" N. Br. 12° 23' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1740. Kjøbenhavn 1909.)

962. Tønde forsvundet. Grund tiltaget. Burj Channel. Euripo Strait. Grækenland. Stumpstønden, der laa 1,4 Kbl S. 52° V. fra Ruinen paa Burj Point, er forsvundet. Banken, der ligger ud for Mündingen af Floden 3 Kbl SØ. for Burj Point, er tiltaget 1½ Kbl SV. efter.

963. Fyr forandret. Tchivas og Baffra. Lilleasien N.-Kyst. Tchivas eller Iris Fyr viser nu hvidt To-Lyn hver 10 Sek. 41° 21' N. Br. 36° 38' Ø. Lgd. Baffra eller Hallys Fyr viser nu hvidt Et-Lyn hver 5 Sek. 41° 44' N. Br. 35° 57' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2621. Kjøbenhavn 1910.)

964. Klokketønde udlægges. Basse Almirante. Tanager. Marokko. Omirent den 15de Juli 1911 udlægges ved Basse Almirante en sort Klokketønde c. 1400 m N. 26° V. fra Malabata (Blanquilla) Taarn. 35° 49' 30" N. Br. 5° 45' 25" V. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

985. Fyr forandret, Fyr tændt. Cap Saint-Jacques. Fransk Indo Chine. Gauh-Ray røde, faste Ledefyr er nu tændt. Bagfyret lyser fra S. 3° V. gennem S. til S. 17° Ø. Flammens Højde: 130 m. Lille, hvidt, firkantet Taarn paa Fyrbygningen, der ligger paa Top C. 10° 22' 41" N. Br. 107° 03' 19" Ø. Lgd. Forfyret lyser fra S. 8° V. gennem S. til S. 22° Ø. Flammens Højde: 20 m. Lille, hvidt, firkantet Taarn paa Top B. 10° 21' 29" N. Br. 107° 03' 28" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 7° V. leder de mellem Ranza Banke og Canguio Grundene. Det røde Bagfyr, ved Guvernørens Villa, er nedlagt. 10° 21' 07" N. Br. 107° 04' 01" Ø. Lgd.

Det røde Fyr, paa Yderenden af Bølgébryderen i Baie des Cocotiers, er forandret til et grønt, fast Fyr. I øvrigt uforandret. 10° 20' 29" N. Br. 107° 03' 57" Ø. Lgd.

986. Grunde. Archipel de Koan Lan. Archipel du Tonkin. Fransk Indo Chine. Omkring Øen Lai Tao er fundet: En lille Klippegrund med 7,5 m Vand, 1,10 Sm S. 46° V. fra Øens S-lige Top. Et Skær med 3 m Vand 1,14 Sm N. 34° V. fra samme Top; fra dette Skær strækker Grunden med under 5 m Vand sig c. ½ Sm N. i. Et Skær med 6,5 m Vand, 1,3 Sm N. 9° Ø. fra samme Top. Fra N.-Enden af Øen strækker et Rev sig ud, det yderste af Revet med 3,5 m Vand ligger 2,5 Sm N. 28° Ø. fra samme Top. En Grund med 5,7 m Vand, 2 Sm N. 22½° V. fra samme Top. En Grund med 8 m Vand, 2,50 Sm N. 28½° V. fra samme Top. Et Skær med 7,2 m Vand, 3,2 Sm N. 34° V. fra samme Top. En Grund med 6,7 m Vand, 3,5 Sm N. 95° V. fra samme Top. En Grund med 7,7 m Vand, 3,32 Sm N. 16° Ø. fra samme Top. Et Skær med 1,3 m ligger 3,1 Sm S. 32° Ø. fra Toppen af Øen Maolintao. S.-Spidsen af Cap Koan Lan: 20° 48' 57" N. Br. 107° 27' 49" Ø. Lgd.

987. Baake opført. Nagameno Sho. Mikarai Seto. Nankai (Inland Sea). Japan. Paa et Skær, Nagameno Sho, der falder 0,5 m kort, er opført et 3 m højt, hvidt Taarn. Skæret ligger 2½ Kbl S. 13° Ø. fra Yderenden af Mikarai Pier. 34° 10' 18" N. Br. 132° 51' 49" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

988. Karantænestemmelser. Holland. — Distriktet Passeroean, Java, er erklæret pest-smittet.

Italien. — Soerabaja er erklæret pestsmittet.

Malta. — Smyrna er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tilæg.

Korts eller Bogs Nr.

N 2357

R 30

R 2146

R 620

England, April 1911.

China, Gulf of Pe Chili. — Ching wang tao road.

England, South Coast. — Plymouth sound and Hamoaze.

France, North Coast. — Havre to River Durdeut. Villers to Le Havre.

United States, Atlantic Coast. — Penobscot bays.

Tyskland:

Ostseehandbuch, mittlerer Teil. 1911. Pris M. 3.50.

Fra Sø og Land.

Et elektrisk Fænomen. Damperen »Otterburn« har paa en Rejse fra New York til Freemantle haft en usædvanlig Hændelse. Da Skibet den 29. Januar d. A. var lidt Nord for Ækvator fik det et Uvejr, under hvilket det blev ramt af et Lyn. Skibets Fortop blev splintret, og i Løbet af nogle Sekunder var Skibet stærkt ladet med Elektricitet. Nogle af Tovene var saa elektriske, at en af Officererne, da han greb om et af dem, fik et alvorligt Stød. »Otterburn« var fuldstødt med Petroleum og Benzol i Kasser.

Færøernes Folketal den 1. Februar 1911. Op-tællingen af Folketællingsskemaerne for Færøerne viser, at Øernes Befolkning den 1. Februar i Aar udgjorde nøjagtigt 18,000 Mennesker. I 1906 var Tallet 16,348, saaledes at der altsaa i det sidst forløbne Femaar har været en Befolkningsforøgelse paa 1,652 Mennesker. Folketallet er i de fem Aar forøget med en Tiendedel eller med 1,9 pCt. i aarligt Gennemsnit. Dette er en meget betydelig Tilvækst, og man har ikke i nogen foregaaende Tællingsperiode iagttaget en saa stærk Stigning i Øernes Folketal.

Købstaden Thorshavn havde den 1. Februar 2,097 Indbyggere mod 1,791 i 1906, Landdistrikterne 15,903 mod 14,557. Befolkningsforøgelsen udgjorde for Thorshavn c. 17 pCt., for Landdistrikterne c. 9 pCt. (Statistiske Efterretninger.)

Danmarks Folketal den 1. Februar 1911. Efter den foreløbige Opførelse udgjorde Danmarks Folketal den 1. Februar 2,756,873, hvilket er 167,954 Mennesker flere end for 5 Aar siden og 307,333 flere end for 10 Aar siden. I de 5 Aar fra 1901 til 1906 voksede Danmarks Befolkning med gennemsnitlig 1,11 pCt. aarlig, i det sidst forløbne Femaar med gennemsnitlig 1,27 pCt. aarlig. Befolkningsforøgelsen har altsaa i det sidste Femaar forholdsvis set været betydelig større end i det foregaaende, og kun en tidligere Folketællingsperiode har Tilvæksten været endnu større; det var i 1855—60, da Befolkningen voksede med 1,31 pCt. i aarligt Gennemsnit; men det var en Periode, da Danmark havde større Indvandring end Udvandring, medens nu det modsatte er Tilfældet.

Danmarks hele Befolkning er i det sidst forløbne Tiaar (1901—1911) forøget med 12½ pCt. Fra fremmede Lande foreligger der endnu kun sparsomme Efterretninger om Resultaterne af de sidst afholdte Folketællinger. Det kan dog anføres, at Tilvæksten i den sidste Tiaarsperiode udgjorde: i Norge c. 7 pCt., i Schweiz henimod 13 pCt., i Preussen c. 16 pCt. og i Amerikas forenede Stater c. 21 pCt.; i de sidste 5 Aar forøgedes Befolkningen i Danmark med 6½ pCt., i Preussen med godt 7½ pCt.

(Statistiske Efterretninger.)

Dybdeboringer. Under nogle Boreforsøg ved Filadelfia, knækkede selve Boret pludselig og kilede sig fast paatværs i Bunden af Hullet i en Dybde paa 540 Fod. Der blev gjort flere Forsøg, paa at faa det taget op, men alle forgaves; efter ti Dages Forløb bestemte man sig til at prøve med en improviseret Elektromagnet. Denne sænkedes ned i Boringen, og efter at der var sat en elektrisk Strøm til paa 1,75 Ampere \times 220 Volt, bragtes ikke alene det itubrudte Værktøj for Dagen, men ydermere alle de Borespaaner, der fandtes i Hullet. (Engineering News.)

En fransk Redningsmand. Et fransk Blad bragte fornylig en Levnedbeskrivelse af en Mand fra Marseille, ved Navn Eduard Chaix, som da var død i en Alder af 70 Aar, og som, paa Grund af de mange Menneskeliv, han havde reddet, i Almindelighed blev kaldt Frankrigs største Redningsmand. Chaix begyndte sin Bane som Redningsmand som trettenaarig Dreng, idet han i Forening med sin Broder bragte to smaa Piger, som var nær ved at drukne, paa det tørre. Da han var fjorten Aar gammel trængte han i Marsailles Havn ind i en Dampers Kulrum, hvor der var opstaaet en Brand. Damperen, der netop skulde afgaa, havde indlastet Krudt til den franske Hær paa Krim, og den var sikkert sprunget i Luften, hvis det ikke var lykkedes den lille Chaix at slukke Ilden, inden den fik Tid til at gribe om sig. Han fik imidlertid frygtelige Brandsaar ved denne Lejlighed og maatte holde Sengen i mange Uger, svævende mellem Liv og Død. To Aar senere befriede han en Præst, der var faldet Hænderne paa Rovere, som vilde slaa ham ned for at udplyndre ham. Det vilde fore for vidt at nævne alle Chaix's Heltegerninger, som han udførte i forskellige Verdensdele, da han havde fundet Beskæftigelse som Fyrbøder paa en Damp. Fra 1853 til 1888 reddede Chaix ikke mindre end 53 Menneskers Liv. Han erholdt Æreslegionens Kors, det franske Akademis Montyon-Pris, fire Guld- og fem Sølvmedaljer, en Medalje fra »Det røde Kors«, en Medalje for værdifuld Hjælp under en Koleraepidemi, og en større Pengesum fra den franske Carnegie-Stiftelse for Redningsmænd.

Hvorledes er Havet blevet salt? Hvis Havet fordampede og dets Salt laa tilbage, vilde dette udgøre en saadan Mængde, at det kunde dække hele Jordoverfladen med et Lag paa 40 Meters Tykkelse. Spørger vi nu, hvorfor Havet har faaet denne uhyre Mængde Salt, kunde man jo først tænke paa, at det var udvasket af Mineralier paa Jorden — men denne Tanke maa opgives, da i saa Fald omtrent en Femtedel af Fastlandets Højde maatte have været Salt. Dette stemmer imidlertid saa daarligt med den ringe Forekomst af Salt i Jordens Mineralier, at man maa finde en anden Oprindelse.

Det antages derfor nu, at Saltet har svævet i Dampform i Jordens Atmosfære ligesom nu i Solens, og at det, eftersom Jordens Afkøling tiltog, er faldet som Nedbør sammen med Regnvandet. Oceanet skulde saaledes fra sin første Opstaaen have været salt.

(»Berl. Tid.«)

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa ¼ Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, ank. Petersborg 15./5. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 18./5. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. herfra 16./5. til Riga. — Anglo Dane, Wienecke, ank. hertil 18./5. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Petersborg 12./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 8./5. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 14./5. — Arno, Fischer, afg. Petersborg 16./5. — Aurora, Tønnenen, ank. Riga 12./5. — Baron Stjernblad, Therkiidsen, pass. Holtenau 18./5. hertil. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 17./5. for Cadiz. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 17./5. til Gøteborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. Livorno 13./5. — Esbjerg, Struøve, afg. herfra 15./5. til Pernau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 10./5. — til Filadelfia. — Garonne, Kromann, ank. Riga 13./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 17./5. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 11./5. til Kristianssand. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 18./5. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 18./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 14./5. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 17./5. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Petersborg 8./5. — Leopold II, Christensen, pass. Holtenau 17./5. for Libau. — Loire, Craignon, afg. Rochelle 16./5. til Dunkerque. — Louise, Larsen, ank. hertil

(Fortsættes Side 299.)

føjede Forsinkelse, findes Bjergelønnen at kunne bestemmes til 22,500 Kr., og dette Beløb vil derfor med Renter som paastaet være at tilkende Citanten, medens Sagens Omkostninger vil være at hæve.

Fragtmarkedet.

I det hele og store bevarer Markedet sin Fasthed, og da Begæret gennemgaaende maa kaldes godt for Aars-tiden samtidig med, at Tonnagen synes at være vel for-delt, har man Lov til med Fortrøstning at se den nær-meste Fremtid i Møde. Redernes Holdning er i de fleste Tilfælde præget af Fasthed og Vilje til at sætte Raterne op, saa ofte der byder sig Lejlighed dertil, og det vil i høj Grad være at ønske, om deres Bestræbelser maatte krones med Held. Fra Sortehavet og Azow har Raterne svinget lidt, alt efter som Købmændene var i Humør til at dække sig, men Rederne var standhaftige, og de sidst betalte Rater er omtrent paa samme Niveau som i forrige Uge. For store Baade fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn betales omkring 9/, fra Azow 10/, Option Ham-burg 6 d. ekstra, medens mindre Baade placeres til c. 10/9 fra Sulina, alt prompt. Til Danmark betales indtil 11/4½ Basis én Lossehavn fra Odessa, Kherson eller Nikolajeff, 11/3 à 11/6 fra Sulina (3,000—4,000 Tons Baade) pr. primo Juni, medens en prompt 5,000 Tons Baad akcepterede 10/4½ fra Sulina. For store Baade var der god Konkurrence fra Indien, som delvis har været henvist til Tonnage fra denne Side Suez Kanalen, og Østen er i det hele taget fast. Kurrachee betalte indtil 17/9 »nett terms« til udsøgt Havn pr. Maj og 17/ pr. Juni, medens Bombay pr. Juni betalte 19/ Dødvægt én, 19/6 to Losse-havne U. K. eller Kontinentet. Australien er højere paa Basis af c. 26/ for Hvede til U. K. eller Kontinentet pr. Juni, og Java begynder nu ogsaa at komme i Markedet for Sukker. Der sluttedes til 26/3 U. S. eller Evropa pr. Juli—August. Nordamerika ligger særdeles støt. Sa-vannah tog nogle Maj—Juni Baade til 31/ à 32/6 til U. K. eller Kontinentet, og for Kul Norfolk/Genua betales 10/. For Tømmer fra Golfen var Begæret godt, og der betales f. Eks. 77/6 til Greenock (800), 86/3 Calais, Option 88/9 Calais og Rotterdam eller Østkysten. 80/ to hollandske Havne (1,200), 126/3 River Plate, 90/ Genua. Ogsaa fra Kanada gjordes der en ret livlig Forretning for Plan-ker, og der fragtedes bl. a. til 35/ fra Halifax, 37/6 fra Parrsboro, 37/ fra Cambleton, 40/ fra Miramichi til Eng-lands Vestkyst eller Irlands Østkyst. La Plata Markedet ligger vedvarende flovt paa Basis af c. 9/9 fra Buenos Aires, c. 10/9 fra Rosario til U. K. eller Kontinentet med 6 d. Reduktion for direkte Havn. Sejladsen paa Øster-søen vil nu snart være i Gang i hele sit Omfang, lige-ledes paa Hvidehavet, og begge disse Markeder ligger særdeles godt med al Udsigt til yderligere Stigning, da der er et stort Begær efter Tonnage og forholdsvis ikke mange disponible Baade, i hvert Fald ikke for ganske prompt Lastning. Saavel Korn, Træ, Sukker, Træmasse etc. udbydes, og Rederne har i mange Tilfælde kunnet skruer Raterne op. Fra Petersborg kan faas 1/1½ à 1/2½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen eller Ghent, medens Riga, Windau eller Libau byder c. 10 d. Havrebasis Rotterdam, 10½ London, 11 à 11½ Antwerpen, 1/3 Rouen. For Kortprops fra Sydfinland eller Sydsverig kan faas c. 24/ til Østkyst Kulhavn og fra de nordligere Pladser 25/ pr. indtagen Favn. Hvide-havet betaler 32/ à 34/ for skaaren Last til udsøgte Havne og Frcs. 48—50 til Belgien, hovedsagelig Brædder. For Hvede kan faas c. 2/3 pr. Qr. til Kontinentet. Kulfragterne til Østersøen ligger en Kende bedre, navnlig til Kronstadt, hvortil nu 4/ med Lethed kan faas. Til Middelhavet er der ingen væsentlig Forandring. Fra Ty-

nen eller Blyth er sidst betalt 3/10½ à 4/ Kronstadt, 3/7½ Swinemünde (2,400), 3/3 à 3/6 Kjøbenhavn (2,000), 4/ Kiel (1,600), 4/ Randers (1,200), 3/7½ nordlige Norge (1,700), 4/6 St. Nazaire (1,800), 6/10½ à 7/ Genua (3,000—5,000), 6/6 Neapel (4,400 med 800 Tons Losning), 8/ Venedig (4,000), 6/3 Konstantinopel (3,600). Fra Firth of Forth blev betalt 4/ Kronstadt (1,900), 3/10½ Aarhus (1,200), 3/10½ Neufahrwasser (1,250, 6 d. Losning), 4/ Kotka (1,700), 7/3 Genua (3,900). Blandt Be-fragtningerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 5/ Aarhus (650), 4/10½ Sveaborg (2,100), 4/3 Kjøbenhavn (1,650), 5/6 Lissabon (3,200 med 300 Tons Losning). Frcs. 8 Algier (2,600), 8¼ Oran (2,000), 8¾ Marseille (3,000—4,000), 7/ à 7/3 Genua eller Savona, 8/3 Venedig, 6/1½ Port Said, 10/ Colombo, 7/6 Madeira, 7/3 Las Pal-mas, 11/ Sierra Leone (4,000), 18/3 River Plate, 19/6 Rosario, 16/ Pernambuco.

Generalforsamlinger.

Det kgl. oktr. **Søassurance Kompagni A/S.** afholdt den 15. ds. ekstraordinær Generalforsamling paa Børsen. Overretsassessor Meyer dirigerede.

I Formanden, Etatsraad Gustav Hansens Forfald, fore-lagde Højesteretssagfører Asmussen de af Bestyrelsen udarbejdede »Reviderede Statuter« for Aktieselskabet, der væsentligt var bygget efter gængse Regler for Aktieselskaber.

Veksellerer Hildesheim takkede Bestyrelsen for de frem-komne Forslag, som han dog ikke fandt helt tilfredsstillende. Han stillede Forslag om Nedsættelse af et Udvalg, bestaaende af tre Aktionærer udenfor Bestyrelsen til at gennemgaa det foreliggende Forslag til ny Statuter og efter Samraad med Bestyrelsen frem-komme med mulige Ændringer til Forslaget paa en ny Generalforsamling, som skulde afholdes i Juni Maaned.

Efter nogen Diskussion forkastedes dette Forslag med 11 Ja mod 37 Nej. Hr. Hildesheim stillede da en Del Ændringsforslag, af hvilke Bestyrelsen akcepterede en Del, som derfor vedtoges uden Af-stemming, medens Resten forkastedes ved Afstemning med stor Majo-ritet.

Havarier og Forlis.

Normandiet, Dpsk. af Esbjerg, der paa Rejsen fra Ghent til Blyth grundstødte ved Nollendijk, er kommen flot uden Assistance og rah fortsat Rejsen.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, ved at passere Langebro, været i Kollision med Skærmpalene, der tog nogen Skade. »Clara« fik selv Skade i Stævnen.

Viking, Motorskonnert af St. Thomas, er, i Folge Meddelelse fra St. Thomas, kommet paa Grund paa Kysten. Skibet maa løse. Forsøg paa at tage den af Grunden har hidtil været forgæves.

Uljas, 3/m. Skonnert af Ramse, har paa Rejsen fra Moss i Ballast til Nørre Sundby været paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot uden Assistance og ankommet til Bestemmelsesstedet ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage Skonnert »Anna« af Nivaa solgt til Skibsreder Chr. Jensen, Hellerup.

Den 15. ds. løb Damperen »Kina«, bygget hos Swan Hunter & Wigham Richardson, Newcastle on Tyne, for Regning Det ostasiatiske Kompagni, her, af Stablen. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 385', Bredder 53' og en Lastevne af 8,200 Tons Dødvægt. Hjælpmaskinerne til Losning og Lastning er efter de nyeste Systemer og garanterer hurtig Ind- og Udladning. (Hamb. Corr.)

Luft til c. 40 Atmosfærers Tryk (600 lbs. pr. Kva-drattomme); under et saa voldsomt Tryk forbrænder alle den raa Oljes Bestanddele i en Temperatur af 600° til 800° C. Motoren bruger c. 220 Gram Olje pr. ind. HK. Time; med en Pris af £ 2 pr. Ton, vil Oljen koste $\frac{9}{10}$ Øre pr. HK. eller lidt mere end Kullene koster pr. HK. til en Dampmaskine. Paa Grund af det høje Tryk Gasmassen skal have for at forbrænde, hører der til en Diesel-Motor en stærk Beholder med Trykluft, som anvendes ved Motorens Igangsætning, indtil Eksplosionerne er godt begyndt. Denne Trykluftbeholder kan fyldes med en Pumpe, dreven af Motoren — men der maa selvfølgelig passes paa, at der til enhver Tid er Trykluft nok i Beholderen til at sætte Maskinen i Gang igen, om noget skulde indtræffe.

Saa længe det drejer sig om smaa Motorer, er den Mængde Vand, der behøves for at holde Cylinderen tilstrækkelig afkølet, ikke af større Betydning, men naar det drejer sig om store Motorer, er det ret anselige Mængder. Til Grobs Maskiner regnes $2\frac{1}{2}$ Gallons Kølevand pr. HK., i Banz Maskiner $1\frac{1}{2}$ Kubikfod; da et Skib ikke godt kan føre tilstrækkelig fersk Vand til Afkøling af en stor Motor, vil det blive nødvendigt at anvende Søvand, derved opstaar den samme Fare som i Dampkedlerne, at Salt og Sten afsætter sig i Lag omkring Cylinderen. En utæt Stempelpakning eller læk Ventil medfører, at Kompressionen ikke naar den rette Størrelse, saa at den nødvendige Antædnelsestemperatur ikke naas, og der bliver ikke Luftmængde nok til fuldstændig Forbrænding.

En anden Omstændighed bør vel heller ikke lades uomtalt, nemlig Motorens Indvirkning paa Skibsskroget, thi da Motorerne paa én Gang faar den Impuls, Dampmaskinen faar i fire, bliver en meget solid Underbygning særlig nødvendig for Motorerne, da Skibet ellers næppe i Længden vil taale Rystelserne.

Sugegasmaskiner. Grunden til disses Fremkomst er sikkert den, at Kul kan købes forholdsvis billigere end Olje, og at man ønsker at undvære Dampkedlen. Til en Sugegasmotor hører en foroven lukket Jernbeholder (Retort), udmuret med ildfaste Sten; i denne Retort fyldes Kul, der bringes til at gløde med en lille Tilgang af Luft. Den udviklede Gas ledes gennem Rør til Gasmotoren, efter først at være rensed lidt i et Vandbrusebad. Maskinen er en almindelig Gasmaskine. For at Anlægget ikke skal medføre Fare for de om Bord værende, bør den udviklede Gas ikke drives ud ved Tryk, men suges ud af Retorten ind til Maskinen, derved undgaar man, at den meget giftige Kulilte trænger ud af Utætheder eller under Paafyldning af Kul i Retorten. Forbruget angives til $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{3}{4}$ lbs. Antracit pr. Hestekraft i Timen, hvad der for smaa Maskiner er meget billigt, men den mangelfulde Rensning af Gassen medfører Fare for, at Støv trænger ind i Cylinderen og forårsager stærkt Slid. Vedligeholdelsen af alle Motorer, hvor Forbrændingen foregaar inde i selve Cylinderen, er større end ved Dampmaskiner.

Desværre har jeg vist lagt alt for stort Beslag baade paa Læserens og Redaktionens Taalmodighed, skønt jeg har søgt i Korthed at give en Oversigt over de forskellige Maskiner. Saa vidt jeg kan se, vil de, der rolig venter til det ny har gennemgaaet sine Børnesygdomme, næppe faa Grund til at fortryde det. Endnu trives de forskellige Maskintyper Side om Side, inden at nogen synes at være saa overlegen, at den kan fortrænge de andre.

Jens Kusk Jensen.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 116/1910, afsagt den 29. December 1910. Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Rederiet for Dampskibet »Ydun«, Firmaet A. Coker & Co. af Liverpool og Joh. E. von der Ohe af Bergen, mod Firmaet Hecksher & Søns Efterflg. som Repræsentanter for Rederiet for Dampskibet »Ellaston« af Glasgow.

Da Dampskibet »Ellaston« af Glasgow, der var paa Rejse fra St. Petersburg til Hull med Trælast, og som blandt andet havde en høj Dækslast, 16' for og 14' agter, den 4. Oktober 1910 om Formiddagen Kl. c. 8 befandt sig Øst for Gotland saa langt ude, at den ikke havde Land i Sigte, paa c. 57° 26' N. Bredde og 19° 22' Ø. Længde, brækkede Skrueræksten. Det var stiv vestlig Kuling og høj Sø, og Skibet drev i østlig Retning bort fra Land. Ved 10-Tiden om Formiddagen blev »Ellaston« opdaget af Dampskibet »Ydun«, der var paa Rejse fra Kronstadt til Manchester, og »Ellaston« anmodede om at blive bugseret til København eller eventuelt til Riga. »Ydun« manøvreredes saa tæt hen til »Ellaston«, at der kunde kastes en Line om Bord i »Ellaston«. Det lykkes paa denne Maade trods den høje Sø at faa Forbindelse mellem Skibene. En Trosse fra »Ellaston« blev taget om Bord i »Ydun«, og ved Middagstid paabegyndtes Slæbningen. »Ellaston«s svære Staaltraadstrosse sprang imidlertid en Timestid efter. »Ydun« manøvreredes atter hen i Nærheden af »Ellaston«, og der opnaaedes atter Forbindelse. Slæbningen fortsattes med en »Ydun« tilhørende Trosse under Modvind og ret høj Sø. Den 6. Oktober om Eftermiddagen sprang ogsaa denne Slæber, men Forbindelsen blev atter genoprettet paa lignende Maade, og den 7. Oktober om Formiddagen naaedes Københavns Red.

Da der ikke opnaaedes Enighed om det »Ydun« tilkommende Vederlag, havde Parterne indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaaet Vederlaget fastsat efter Rettens Skøn med Renter af det tilkendte Beløb, hvorhos begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har gjort gældende, at der i nærværende Tilfælde kun foreligger en simpel Bugsering, paa hvilken Sølovens Regler om Bjergeløn maa være uanvendelig. De har henvist til, at Skibet drev om paa et stærkt befærdet Farvand, at Skibet foruden af »Ydun« kunde have faaet Hjælp af flere andre Dampere, der var i Sigte længere borte, og at det i Nødsfald ved Brug af Sejl kunde have hjulpet sig ind til en Nødhavn. Ganske vist kunde der paa Grund af Dækslasten ikke være sat Sejl til paa normal Maade, men man kunde — efter de Indstævntes Paastand, nok have anbragt Sejl og Pressninger saaledes, at man havde kunnet sejle dermed.

Det fremgaar af de foreliggende Oplysninger, at Skibets Sejlføring — selv naar alle Sejl er sat paa normal Vis — er ret ringe, og Retten kan paa ingen Maade antage, at Skibet kunde have klaret sig selv under den foreliggende Situation ved Hjælp af Sejlene. Som Vejrforholdene var, vilde Skibet ret hurtig være drevet ud af den befærdede Sejlroute, og det vilde da ret hjælpeløst drive hen imod Østersøens østlige Kyst. Retten kan langt fra betragte den foreliggende Situation som uden Fare for Skibet, og det findes uomtvisteligt, at Reglerne om Fastsættelse af Bjergeløn maa komme til Anvendelse, navnlig ogsaa under Hensyn til, at det udførte Arbejde har været forbundet med ikke ringe Risiko for »Ydun«.

Hvad de bjergede Værdier angaar, er »Ellaston« i beskadiget Stand vurderet til 213,000 Kr. og Ladningen (inkl. Distancefragt) af de Indstævnte ansat til 24,000 Kr. Værdien af »Ydun« maa antages at have været c. 180,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder den »Ydun«, der skulde have været i Manchester omkring den 4. Oktober, ved Bjergningen til-

en Ramme, hvor Kamhjulene har en vis Bevægelighed og Rammen nogen Fjederkraft. I Stettin er der lavet en anden Overføringsmaade; i Stedet for ved Kamhjul i direkte Berøring med hinanden, overføres Turbinens Kraft til Skruen ved et Slags Vandturbiner, som ikke direkte berører hinanden, og hvorved Skruen desuden kan bringes til at slaa »Bak«, saa at »Bak«-Turbinen spares. Det har ogsaa været foreslaaet, at Dampturbinen skulde drive en Dynamo, og den udviklede Elektricitet gennem et Kabel ledes hen til en tæt ved Skruen anbragt Elektromotor, hvilket blandt andet vilde medføre den Fordel, at Skruens Gang under Manøvrer kunde betjenes direkte fra Kommandobroen, men Udgifterne til Anlægget bliver jo store, nemlig til Turbine, Dynamo og Elektromotor, foruden at der hverken vindes Plads eller spares Vægt.

Oljemaskiner. I 1678 lavede Abbed Hautefeuille i Frankrig en Maskine, hvor Stemplet blev drevet af den Gas, der fremkom ved, at lidt Krudt blev bragt til at eksplodere, og endnu den Dag i Dag burde Gas- og Oljemaskiner vel nærmest hedde Eksplosionsmaskiner, da Drivkraften i begge består af en brændbar Blanding, der paa et givet Tidspunkt bringes til at eksplodere i Cylinderen og derved driver Stemplet hen til den modsatte Ende. En Mængde Opfindere har lavet Maskiner, hvor Olje eller Gas som Drivkraft virker direkte i Cylinderen, uden Kedler og Damp som Mellemed. Jeg skal ikke gøre noget Forsøg paa at nævne alle de mange Konstruktioner, der har været forsøgt, det vil vel nu blive vanskeligt at finde én, der ikke tidligere er forsøgt, men nu arbejder næsten alle den Slags Maskiner efter det af M. Beau de Rochas opfundne og af Otto indførte Firetaktssystem. Rvad er firetaktssystem? I de almindelige Dampmaskiner kommer Dampen vekselvis ind paa den ene og den anden Side af Dampstemplet, saaledes at Dampen paa Stemplets Overside driver dette nedad, imedens Maskinen gør en halv Omdrejning; Dampen paa Stemplets Overside lukkes derefter ud, medens frisk Damp paa Stemplets Underside driver dette op, imedens fuldfører Maskinen den anden halve Omdrejning. Naar Maskinen har gjort to Omdrejninger har Dampen altsaa virket fire Gange paa Stemplet, nemlig to Gange paa Oversiden og to Gange paa Undersiden af Stemplet — dette er ikke Tilfældet med Eksplosionsmotorerne; i en Firetaktsmotor virker Eksplosionen kun én Gang, imedens Maskinen gør to Omdrejninger. Her tænkes stadig paa lodretstaaende Maskiner, skønt det ikke gør nogen Forandring i Principet, enten Maskinen staar op eller ligger ned.

1. Takt: Stemplet er i Top (Cylinderens øverste Ende). Saa snart Stemplet begynder at gaa nedad, aabnes en Ventil (Tilgangsventilen) for Gas- eller Oljeudstrømningen, og ind i Cylinderen suges et passende Kvantum Olje eller Gas, blandet med den til en fuldstændig Forbrænding nødvendige Luft.
2. Takt: Naar Stemplet har naaet Bunden af Cylinderen, lukkes Ventilen for Gassen. Stemplet bevæger sig opad og trykker derved den i Cylinderen værende Gas og Luft sammen, indtil Stemplet naar Toppen af Cylinderen.
3. Takt: Stemplet har naaet Toppen, den sammenpressede Gas og Luftmasse antændes; dette kan ske ved Elektricitet, en Gasflamme, et glødende Rør eller paa anden Maade. De ved Antændelsen dannede Eksplosions-Gasarter driver ved deres Tryk Stemplet ned med stor Kraft, til det naar Bunden.
4. Takt: Stemplet er ved Bunden. Afgangsventilen aabnes, og Stemplet driver de forbrændte Gasarter ud, imedens det gaar op.
1. Takt: Stemplet er i Top. Ventilen aabnes for Indstrømning af Gas og Luft, hvorefter Stemplet suger

den nødvendige Mængde, imedens det gaar ned, og det tidligere beskrevne Løb gentages.

Det fremgaar altsaa heraf, at Eksplosionsmotorerne modtager den Kraft paa én Gang, som Dampmaskinen faar ad fire, eller med andre Ord: Kraften i Arbejds slaget i en Motor er fire Gange saa stærkt som i en Dampmaskine. For at Maskinen kan komme til at gaa nogenlunde jævnt, maa den have et svært Svinghjul, som kan fordele Energi og holde Maskinen i Gang i de tre Takter, Stemplet ingen ny Energi modtager, men derimod tærer paa den fra Eksplosionen modtagne Energi først til at støde de forbrændte Gasmasser ud af Cylinderen, dernæst suge ny Blanding ind og tilsidst trykke den saa meget sammen, at Eksplosionen kan blive fuldstændig; thi det, der ikke bliver forbrændt, er tabt, da det alligevel bliver trykket ud ved næste Takt. Det er derfor af stor Betydning, at der ikke tilføres mere Olje eller Gas end nødvendigt, og hvor der anvendes Olje, at Temperaturen i »Forgasseren« er høj nok til at omdanne Oljen til Gas, inden Eksplosionen skal foregaa.

Olje- og Gasmaskiner er omtalt samlet, da deres Arbejdsmaade er ens; de adskiller sig i Grunden kun fra hinanden derved, at en Maskine, der drives med Gas fra et Gasværk, kun behøver Ventiler for at tilblende den nødvendige Luft og regulere Tilstrømningen, medens Oljemaskinen maa have Pumpe, der presser Oljen ind i det Rum, hvor den ophedes til Gas og blandes med Luft.

Som nævnt i det foregaaende, gør Maskinen to Omdrejninger for at gennemløbe de fire Takter eller et helt Cyklus, derfor behøver den Aksel, der aabner og lukker Ventilerne kun at gøre én Omgang, imedens Maskinens gør to.

Sidst i Halvtredserne fremkom Lenoirs Gasmaskine, og det saa ud til, at den vilde fortrænge Watt's Dampmaskine, skønt den brugte 100 Kbf. Gas pr. Hestekraft i Timen og fire Gange saa meget Køl vand til Cylinderen, som en Dampmaskine brugte til Kondensatoren.

I 1867 havde Otto og Langen dog bragt en af dem konstrueret Dampmaskine til at nøjes med et Forbrug af 47 Kbf. Gas, og i 1872 var Gasforbruget gaaet ned til 28 Kbf. pr. HK. i Timen. Nu kan en god Gasmaskine vel nøjes med 20 Kbf. Er Prisen paa Motorgas 10 Øre pr. Kbm. (35,31 eng. Kbf.), koster Gasforbruget pr. ind. HK. $5\frac{7}{10}$ Øre, med Oljeforbrug c. 6 Øre.

En Petroleumsmotor i god Orden bruger c. 1 lb. Petroleum pr. Hestekraft i Timen eller i Oljeforbrug c. 6 Øre. Benzinmotorernes Forbrug er mindre, men da Benzin er dyrere end Petroleum, bliver Udgiften pr. HK. dog større alligevel.

Elektricitet sælges fra mange Elektricitetsværker til c. 15 Øre pr. Kilowatt til Motordrift, en Kilowatt svarer omtrent til $1\frac{3}{4}$ HK., eller c. $8\frac{6}{10}$ Øre pr. HK., men saa bruger Elektromotoren mindre Olje og behøver ingen Opvarmen, før den sættes i Gang.

Skønt en Motor udnytter c. 35 pCt. af Brændslet og en Dampkedel kun Halvdelen, har Udgiften til Brændsel dog været en væsentlig Hindring for Motorens Indførelse, da baade Gas og Olje stiller sig betydelig dyrere end Kul. Tanken om at anvende billigere Olje laa derfor nær, og naturligst var det at anvende raa Olje, raa Petroleum, der er en tyk, brun, tjæreagtig Olje. Det viste sig imidlertid, at ingen af de anvendte Motortyper kunde anvende den, da en Del af Oljens Bestanddele behøvede langt højere Temperatur og Tryk til en fuldstændig Forbrænding, de uforbrændte Dele satte sig nemlig som Sod og Slam i Cylinderen og stoppede baade denne og Ventilerne. Derved stod Sagen til Fremkomsten af Diesel-Motoren. Denne arbejder ogsaa efter Firetaktssystemet, dog ligger Akslen, som aabner og lukker Ventilerne, paa Cylinderens øverste Ende, ved Gas- og Oljemotorer ligger den ved Siden; men det som særlig adskiller Diesel-Motoren fra dens Forgængere er, at den før Antændelsen sammenpresser den indsugede atmosfæriske

Saaledes skriver et Dagblad, og lignende Artikler har vist staaet i mange Dagblade, i hvert Fald kan man ofte høre Folk udtale Frygt for, hvad der skal blive af de store Dampmaskine-Anlæg til Lands og til Søs, hvis disse Meddelelser holder Stik, og det maa de vel gøre? — Der er vel aldrig fremkommet noget nyt eller nogen Forbedring, uden at i hvert Fald nogle har troet, at det i kort Tid vilde blive udbredt over hele Verden, og at alt, hvad der tidligere var af den Art, vilde blive kastet bort til Fordel for det ny — saa hurtigt gaar det imidlertid næppe i Virkeligheden, selv hvor det ny har ubestridelige Fortrin.

Der er vel næppe nogen af dette Blads Læsere, der ikke kender, hvorledes en Dampmaskine er indrettet og arbejder — men desuagtet nødes jeg dog til en Omtale af et og andet vedrørende den.

En moderne Tregangs Dampmaskine bør ikke bruge mere end 1,7 lbs. Kul pr. ind. HK. i Timen; det udgør i et Døgn for en Maskine paa 600 ind. HK.

10,9 Tons Kul à 9 Kr.	Kr. 98.10
Oljeforbrug 2 Kr., Pakning og Tvist 2 Kr. . .	4.00
Hyrer (250 Kr. + 150 Kr. + 70 Kr. + 60 Kr. = 60 Kr. + 60 Kr.) : 30	21.66
Kost Kr. 1,50 + 1,50 + 1,50 + 1,10 + 1,10	7.80
1,10	7.80

Forbrug og Betjening pr. Døgn Kr. 131.56

Forbrug og Betjening pr. ind. HK. i Timen .. $\frac{1}{100}$ Øre

Regnes Opfyringen med, samt at Bunkerul ikke altid købes i Nærheden af Kulminerne, kan man regne, at hver ind. HK. koster $1\frac{1}{3}$ til $1\frac{1}{2}$ Øre i Timen, og dog udnytter én Dampmaskine kun lidt af Kullenes Energi; kun c. $\frac{1}{12}$, 8 à 9 pCt. udnyttes som Kraft paa Propellerakslen til at drive Skibet frem. I Cylinderne kommer kun omkring 13 pCt. af Kullenes Energi til Nytte.

Kedlernes og Maskinens Vægt og Plads spiller en stor Rolle, og der har været gjort utallige Forsøg paa at reducere dem. Udvikler en Dampmaskine f. Eks. med 50 Omdrejninger 200 HK., burde den udvikle 400 med 100 Omdrejninger og 600 med 150 Omdrejninger, der vilde altsaa spares meget i Vægt ved at lave en lille Maskine og lade den gøre mange Omdrejninger, men der stiller sig den Vanskelighed i Vejen, at Stemplets Hastighed i Cylinderen nødvendig maa overstige 800 Fod pr. Minut, og i de fleste Maskiner er Hastigheden kun 400 à 500, fordi de bevægende Massers Energi ellers bliver for stor. Skal Maskinen altsaa løbe hurtigt, bør Stemplets Slaglængde gøres kortere, derved gaar den vundne Fordel tabt igen. De første Dampkedler arbejdede med et lavt Tryk og maatte derfor være store for at udvikle den ønskede Kraft, og dog døjedes der med at holde de flade Sider afstivet, først med Indførelsen af cylindriske, saakaldte skotske Kedler, kunde der være Tale om at anvende højt Damptryk. Dette steg ogsaa efterhaanden indtil 220 lbs. pr. Kvadrattomme, men allerede da viste sig den praktiske Grænse at være overskredet; det var ret vanskeligt at holde Damptrykket oppe, vanskeligt at faa damptætte Pakninger, Vandstandsglassene kunde ikke modstaa Trykket o. s. v., og Varmegraden var saa høj, næsten 200° C., at det blev vanskeligt at holde Højtrykstemplet smurt. Ved 400° C. er Jern mørkt rødvarm, og Oljen taber sin Virkning, det gaar med den, som naar man stænker Vand paa en varm Jernplade, — allerede ved 300° C. brænder Oljen til Sod i Luften; der er kun faa Højtryksmaskiner, hvor Arbejdstrykket ikke bliver holdt under 200 lbs.

Satte praktiske Vanskeligheder saaledes en Grænse for, hvor smaa Kedler og Maskine kan gøres, laa det nær at søge en Besparelse i den Plads og Vægt, det medførte Brændsel behøvede; derfor blev der allerede for over 20 Aar siden gjort Forsøg paa at erstatte Kul med Olje som Brændsel, og da navnlig i saadanne Skibe, der

havde Lejlighed til Oljeforsyning direkte fra Oljekilderne. I enkelte Skibe, der har let Adgang til billig Olje, anvendes stadig Oljefyring, ved hvilken man foruden den indvundne Plads mente at kunne spare en Del Mandskab. Dette viste sig dog snart at være en Fejltagelse, da der foruden selve Indfyringen er meget andet at passe ved Kedler og Maskine; Kedlerne behøver ligesaa ofte Rensning ved Oljefyring som ved Kulfyring. Hovedvanskeligheden ligger dog nærmest i, at det ikke er lykkedes at finde en økonomisk Fyring med Olje. Det har været forsøgt at sprøjte Oljen ind i Fyrkanalen med en Dampstraale, med Luft, ja endog at anvende et mindre Lag Kul paa Ristene, og oversprøjte dem med Olje, altsaa anvende Kul og Olje sammen, men endnu er Opgaven ikke løst tilfredsstillende. Olje anvendes kun i de af Handelsflaadens Skibe, der har meget billig Adgang dertil og saa i Krigsskibe, hvor det kan faa afgørende Betydning, om Kedlerne i en Fart kan bringes under Damp, og en Tid præstere deres yderste, selv om det koster lidt ekstra.

Maaske ogsaa en anden Grund er medvirkende til, at Oljefyring ikke er saa udbredt, som man skulde vente, nemlig den, at Kedlerne hurtigere bliver ødelagt.

Dampturbinerne mentes ogsaa ved deres Fremkomst hurtigt at ville fortrænge Stempelmaskinerne — men endnu har de, trods de senere Aars store Forbedringer, ikke formaaet at fortrænge Stempelmaskinerne til Søs, undtagen hvor det drejer sig om meget hurtiggaaende Skibe; derimod er Dampturbinerne ved at gaa af med Sejren paa Landjorden som Drivkraft til Elektricitetsværker, da Dynamoer netop fuldt udnytter Dampturbinens store Omdrejningshastighed. Paa Verdensudstillingen i Brüssel var udstillet en 10,000 HK. Dampturbin til 1,500 Omdrejninger pr. Minut; en anden paa 5,000 HK. gjorde 1,800 Omdrejninger. For at Dampturbinen skal naa den største Økonomi, maa Turbinehulets Hastighed være omtrent Halvdelen af Dampens Hastighed; skæres et Damprør over, saa at Dampen frit kan strømme ud i Luften, vil Dampstraalen, hvis Damptrykket er over 2 Atmosfærer, naa en Hastighed af 450 Meter pr. Sekund (1,476 eng. Fod), og ved at lade Højtryksdamp strømme gennem særlig konstruerede Mundstykker, hvor Dampen imedens faar Lejlighed til at udvide sig (ekspandere), kan Udstrømningshastigheden bringes op til 1,100 à 1,200 Meter pr. Sekund. Turbinehulet skulde altsaa for at udnytte en saadan Damphastighed, have en Periferihastighed paa over 500 Meter pr. Sekund, hvorved Centrifugalkraften vil blive saa stor, at kun de allerbedste Materialer og omhyggelig Forarbejdelse yder en ringe Sikkerhed mod, at det hele sprænges ud til alle Sider. Derfor udnyttes Dampens Hastighed nu ikke paa et enkelt Turbinehjul, men man lader flere bag hinanden paa samme Aksel siddende Turbinehjul hver udnytte en Del af Damphastigheden, derved bliver Turbinen mere langsomgaaende, men ogsaa dyrere at fremstille.

I Skibsturbiner, hvor det gælder om at faa Turbinehulenes Hastighed saa langt ned, at Skruen kan kobles direkte til Turbineakslen, er Antallet af Turbinehjul ret stort. Det Turbinehjul, hvorpaa Højtryksdampen først virker, er mindst; derfra bliver de større og større hen imod Kondensatoren.

Det vil maaske af det anførte kunne forstaaes, at en Dampturbin, der skal kobles direkte til en Skibsskrue, bliver dyrere og betydelig større end en Dampturbin af samme Hestekraft, der skal drive en Dynamo, som godt kan udnytte en stor Omdrejningshastighed, for ikke at tale om, at til Skibsbrug maa der være en særlig Dampturbin for »Bak«, da Dampturbinerne kun kan gaa én Vej. Der arbejdes paa at indføre mindre, hurtiggaaende Dampturbiner i Skibene og saa lade Kraften overføre fra Turbineakslen til Skrueakslen ved Kamhjul; for at modvirke de voldsomme Kraftpaavirkninger, der fremkommer, naar Skruen rovses i Søgang, og hindre Brud paa Kamhjulene, har en Opløser i Amerika anbragt dem i

Kjøbenhavn, den 19. Maj 1911.

Valgene til Sø- og Handelsretten. Under 13. Maj har Kongen stadfæstet det paa efternævnte faldne Valg som Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, nemlig: Grosserer P. M. C. Petersen, Grosserer H. Levin som handelskyndige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1912, Konsul, Grosserer H. Adolph og Grosserer J. U. Ohlsen som handelskyndige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1913, Grosserer T. J. Rothe og Detailhandler J. P. C. Nielsen som handelskyndige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1914, Grosserer, Direktør C. E. Jensen og Grosserer, Direktør A. O. Andersen som handelskyndige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1915, Veksellerer O. H. van Deurs og Grosserer J. F. Aarbye som handelskyndige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1916, fhv. Skibsfører J. C. V. Schou og fhv. Skibsfører H. S. A. Olsen som søkyndige Medlemmer henholdsvis for Tiden indtil Udgangen af Aarene 1913 og 1915, Baadsmand H. P. Nielsen, Bedstemand H. A. V. Flindt, Kontorist E. A. J. Brenneke samt Kommis A. F. Christophersen som særlige Medlemmer for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1914, de to førstnævnte som tilhørende Skibes Mandskab, de to sidstnævnte som tilhørende det underordnede Handelspersonale.

Tilsynet med Sejlskibe. Under 15. Maj er fhv. Skibsfører A. Ørum af Hellerup af Søfartsministeriet i Henhold til Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. § 9 udnævnt til Synsmand i Kjøbenhavn.

Ændringer i Statsbanernes Takster. Under 13. d. M. er der meddelt kongelig Stadfæstelse paa Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster.

Ny Dampskibsroute. Sydfyenske Dampskibsselskabs Bestyrelse har paa et Møde den 16. ds. vedtaget forsøgsvis at indsætte en af sine Dampere paa en ny Route: Bagenkop—Kiel, hovedsageligt for at udføre Fløde fra Mejerierne paa Langeland til en Kærnestation, der agtes oprettet i Kiel.

Søretskendelser i Hamburg. I December Maaned i Fjor ramtes det hamburgske Rederi Robert M. Sloman jun. af den Ulykke, at tre af dets Skibe, »Palermo«, »Savona« og »Genua«, blev borte paa Rejse til Middelhavet. Disse Ulykker vakte megen Beklagelse i Skibsfartskredse og gjordes til Genstand for Omtale i Rigsdagen.

I alle tre Tilfælde omkom alle om Bord værende, og i det først nævnte Skib befandt sig nogle Medlemmer af Seniorrederens Slægt. Skibene var mindre, ældre, men, som det fremgik af Forhandlingerne fornylig i Hamburgs Søret, fuldt ud godt vedligeholdte og udrustede.

Alle tre Skibe maa være forlist i den første Halvdel af December. »Palermo«s Vrag fandtes sunket ved et Rev paa Nordvestkysten af Spanien; enkelte Lig drev i Land, men Aarsagen til Katastrofen kunde ikke med Sikkerhed fastslås. Sandsynligvis skete Ulykken i usigtbart Vejr i en ualmindelig haard Storm, og muligvis funktionerede et Fyr paa Kysten daarligt. Tre af »Genua«s Baade blev funden drivende ud for Spanien med Kølen i Vejret, og om dette Skib og »Savona« hedder det i Kendelsen, at det ikke kan fastslås, hvorledes Skibene er gaaet tabt, men at det maa antages, at de er gaaet under i haarde Storme, der rasede i den Biscayiske Bugt i Fjor i Decem-

ber Maaned. Skibene var ikke overlastede eller utilstrækkeligt bemandede, og, som anført, godt vedligeholdte og udrustede. (»Berl. Tid.«)

Japans Skibsindustri. Det japanske handelsmaritime Bureaus Aarsberetning for 1909—10 bringer, efter hvad »Times« meddeler, højst interessante Oplysninger.

Ved Slutningen af Aaret 1909 eksisterede der i det japanske Rige, Formosa og Sakhalin ikke medregnet, 239 Skibsværfter foruden de Værfter, hvorpaa der bygges Djunker. Der byggedes, i Følge Aarsberetningen, 58 Dampskibe med 63,475 Tons og 205 Sejlskibe med 15,616 Tons. Der indregistreredes 66,995 Tons Dampskibe, saa at omtrent 95 pCt. af den samlede Tonnage maa være bygget paa japanske Værfter. Som byggede med »Statsopmuntring« anføres seks Skibe med 26,708 Tons paa forskellige Værfter. Af Beretningen fremgaar, at ni andre Skibe med 47,556 Tons modtog »Statsopmuntring«, men blev ikke satte i Vandet 1909—10.

Yderligere oplyses, at 25 i Fart værende Skibe med 118,785 Tons fik »Opmuntringscertifikater«, og at 24 Dampskibslinier fik Subventioner under Samfærdselsdepartementets Kontrol. Hvor store Subventionerne er, angives ikke. (»Berl. Tid.«)

Stort kinesisk Dampskibsselskab. Fra London meddeles, at »Shipping Gazette«s Korrespondent i Shanghai har bragt i Erfaring, at et nyt, stort Dampskibsselskab, der vil etablere direkte Fart fra Shanghai til en britisk Havn og muligvis en Fastlandshavn, er under Dannelse. Selskabets Kapital, der udelukkende skal tegnes i Peking af Privatmænd, angives til 25 Mill. Taëls eller omtrent 58 Mill. Kr. Selskabets Flaade vil dels komme til at bestaa af ny, dels af ældre Skibe. Det tilføjes, at man senere agter at optage Fart paa de store kinesiske Floder, og at man saaledes venter at kunne etablere direkte Fart mellem Hongkong og London paa bestemte Aarstider.

Sejladsen paa Archangelsk. Den danske Konsul i Archangelsk telegraferer den 17. ds. til Udenrigsministeriet: Første Damper ankommen fra Murmankysten gennem megen Drivis.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 16. Maj: Isforholdene uforandrede her; Hunabugten spærret. »Vesta«, der var for vestgaaende, gik atter Øst over.

Den 1. Maj: Isforholdene uforandret. Østlig Brise. Klart.

Motor eller Dampmaskiner.

Vi har modtaget følgende:

Dampmaskinens Saga er ude — herefter vil der kun blive bygget Motorbaade. Den store Hindring er overvundet, Motoren kan slaa »Bak« og »Frem«, og derved er dens Anvendelse som Drivkraft for Skibene fastslaaet.

Umaadelige Summer vil spares, naar Diesel-Motoren træder i Stedet for Dampmaskinen. Brændslet er billigere, Diesel-Motoren tager ingen Plads op i Sammenligning med de vældige Kedler, og der skal næsten ingen Betjening til. Det Helvede i de store Skibes Dyb, hvor Fyrbøderne har maattet trælle deres Liv hen, lukkes. . . .

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6½—8½.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.
„Enigheden“ af Fejø, 34
Tons Netto, er til Salg be-
grundet paa anden Livsstil-
ling. Henvendelse til Ejeren:
H. Simonsen,
Vesterby, Fejø.

Pramme til Salg.

Nogle gode Pramme, 30—70 Tons, er til Salg. Man hen-
vende sig til Pramlauget, L. Jacobsen, Wildersplads, København C.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STEMP. FABR. XANIA.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

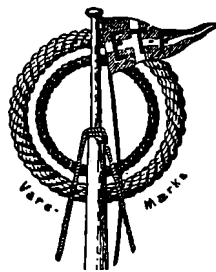
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Esbjerg

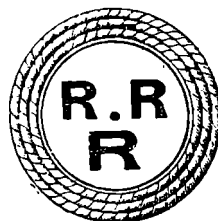
Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.



A/s **Randers Rebslaaeri**

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S. Hjørring.

DEN
BEDSTE!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“

— fra A. K. Segelcke A/S. Hjørring.
En gros for København,
Laue P. Møller.
Christen den IX'sgade 5, Mez. — Telef: 5670.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion.

Freitag den 26. ds., Middag Kl. 12, afholdes efter en Ud-
lægshavers Begæring offentlig Auktion over Skonnerten
„Frem“, 85¹⁹/₁₀₀ Brutto og 71⁰⁷/₁₀₀ Netto Register-Tonnage, med
staaende og løbende Gods og Tilbehør.

Auktionen afholdes og Skonnerten er beliggende ved
Aarhus Havns nordre Mole.

Vederhæftige, Incassator, Borgmesterfuldmægtig V. Forum
bekendte Købere kunne forvente Kredit i 4 Uger.

Udenbys Købere maa kunne godtgøre deres Soliditet.

Aarhus Auktionsret, den 17. Maj 1911.

Drechsel.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Fredag den 19. Maj 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Migginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

MAP OF THAMES WHARVES.

A New Edition of this Map has been published shewing all Steamship Wharves, with depth of water at Spring and Neap tides, etc. Every SHIPOWNER and BROKER should have one for reference. Post free 8 shillings of the Publishers: —

Temple Thomson & Clark, 10 & 11 Lime Street,
LONDON, E. C.

Adr.: Toldbod- vej 7. Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
----------------------------------	---	---	---

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenure 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT Accommodation for 15 Steamers
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY AT THE SAME TIME.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oskar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A|s

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroeri.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
fornödenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.
Telf. 162

„GIDEON“

Motoren for Benzln,
Petroleum, Raolle ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlf.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petilineie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 11./5. til Petersborg. — Alexandra, Nielsen, laster. — Algarve, Borries, ank. hertil 11./5. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 14./5. Syd paa. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Petersborg 12./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 8./5. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./4. til Boston. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 10./5. — Aurora, Tønnesen, afg. Petersborg 11./5. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 14./5. hertil. — Beira, Lunge, afg. Tarragona 13./5. til Denia. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristianssand 15./5. — Chr. Broberg, Mortensen, dokker. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. Livorno 13./5. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 15./5. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 10./5. til Filadelfia. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 12./5. til Riga. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 13./5. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 11./5. til Kristianssand. — Hjelm, Rasmussen, afg. herfra 13./5. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 8./5. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./5. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 13./5. til Libau. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 10./5. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 14./5. — Kursk, Gommesen, ank. Petersborg 8./5. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 10./5. — Loire, Craignou, afg. Bordeaux 14./5. til Dunkerque. — Louise, Larsen, afg. London 13./5. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 12./5. til Rodosto. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 11./5. hertil. — Moskov, Jon Jensen, pass. Holtenu 12./5. for Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen, pass. Gibraltar 11./5. for Dunkerque. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 8./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 14./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 12./5. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 9./5. — Pennsylvania, Lissner, pass. Deal 10./5. for New York. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 13./5. — Pregel, Iversen, ank. Pillau 12./5. — Saga, Wiberg, afg. herfra 11./5. til London. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 14./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, ank. Stettin 14./5. — Tiber, Bech, afg. Cardiff 9./5. til Marseille. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14./5. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 6./5. til New York. — Viking, Meyer, afg. Riga 14./5. hertil. — Lena, afg. Stettin 9./5. til Manchester. — Malm, ank. Stettin 12./5. — Vadsø, afg. Swansea 11./5. hertil.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Huelva 10./5. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 5./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg afg. Cadiz 10./5. — Børglum afg. Methil 7./5. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 10./5. — Dansborg ank. Torre 2./5. — Elsborg ank. Huelva 7./5. — Esrom pass. Perim 30./4. — Flynderborg afg. Cardiff 6./5. — Fredensborg ank. Rotterdam 11./5. — Frederiksberg afg. Huelva 9./5. — Guldborg afg. Windau 5./5. — Gurra ank. Novorossisk 4./5. — Hammerhus ank. Nicolajeff 5./5. — Harrildsborg ank. Karthage 9./5. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 5./5. — Høneborg ank. Pernau 4./5. — Jelling ank. Hull 8./5. — Jomsborg afg. Swansea 5./5. — Jungshoved ank. Tampa 9./5. — Jøgersborg pass. Kjøbenhavn 7./5. — Kallundborg pass. Sagres 6./5. — Kalo ank. St. Johns 8./5. — Klampenborg afg. Genua 10./5. — Kronborg afg. Norfolk 3./5. — Lejre afg. Helsingør 10./5. — Lilleborg afg. Rouen 8./5. — Marselisborg afg. Oran 4./5. — Visborg ank. Rotterdam 11./5. — Næsborg ank. Riga 1./5. — Peter Mærsk ank. Liverpool 10./5. — Randelsborg afg. Huelva 4./5. — Rosenborg ank. Cetto 8./5. — Silkeborg afg. Rouen 3./5. — Skakkeborg ank. Memel 10./5. — Skanderborg pass. Dunnet Head 8./5. — Skjoldborg afg. Hartlepool 4./5. — Skodsborg afg. Newcastle 6./5. — Spigerborg ank. Rotterdam 9./5. — Stegelborg ank. Rouen 9./5. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 11./5. — Søborg afg. Cadiz 26./4. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 8./5. — Tuba ank. Kjøbenhavn 6./5. — Ulfsborg pass. Dunnet Head 7./5. — Uranieborg pass. Portland 11./5. — Vordingborg afg. Windau 9./5. — Ørkild pass. Algier 9./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 12./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 11./5. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kronstadt 13./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Libau 12./5. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 6./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Bona 13./5. til Stettin. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Huelva 6./5. til Bremen. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Hamburg 8./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Malmø 10./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Tyne 9./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Las Palmas 3./5. til Harburg. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 6./5.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Licata 13./5. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 13./5. for Bordeaux. — Fanny, Eriksen, afg. Reykjavik 13./5. til Mumbles. — Lilly, Nielsen, afg. Tyne 12./5. til Methil. Alexy, Lorentzen, afg. Swansea 13./5. til St. Felin. — Dagny, Sørensen, afg. Middlesbro 6./5. til Wasa. — Mary, Bang, afg. Caudebec 10./5. til Helsingør.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Middlesbro 10./5. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. London 11./5. — Svend, Schmidt, afg. Dunkerque 12./5.

Nordsaen. Nordland, Larsen, afg. Reval 8./5. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. East Hartlepool 12./5. — England, Andersen, ank. Odense 12./5. — Holland, Poulsen, afg. Boness 12./5. — Rusland, Bennetzen, ank. Hamburg 11./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 13./5. til Blyth. — London, Bom, afg. Carlotorte 2./5. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Holtenu 9./5. — Bryssel, Kass, ank. Marseille 8./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tyne 13./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Huelva 11./5. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./5. til St. Vincent.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Söderhamn 13./5. til Lübeck. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Windau 13./5. til Antwerpen. — Skinfaxe, Faber, afg. Antwerpen 12./5. til Ghent. — Gulfaxe, Petersen, afg. Königsberg 10./5. til Rotterdam. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Dautzig 12./5. til Rotterdam.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, afg. Grimsby 11./5. til Pernau. — Cito, Jepsen, ank. Limerick 11./5. — Marie, Jessen, ank. Dieppe 12./5. — Johanne, Thøgersen, ank. Lerwich 12./5. — Dagmar, Mathiasen, ank. Esbjerg 13./5. — Hebe, Skou, afg. Middlesbro 13./5. til Kotka. — Gerda, Iversen, afg. Åhus 13./5. til Essviken. — Nautik, Brinch, ank. Aarhus 13./5. — Nerma, Mikkelsen, afg. Antwerpen 13./5. til Frederikshavn. — Inger, Schiff, afg. Pernau 13./5. til Dunkerque. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Grimsby 13./5. til Petersborg. — Fylla, Christensen, afg. Libau 13./5. til Pernau.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kristinestad 9./5. — Freja, Nielsen, ank. Boston 13./5. — Vera, Thing, afg. Hamburg 7./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 13./5. — Sjælland, Svarrer, ligger i Rotterdam. — Agnete, Farup, afg. Kolding 13./5. — Hermia, Hansen, ank. Pernau 14./5. — Alice, Jørgensen, afg. Reval 12./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Markgrafen 13./5. — Ragnild, Schultz, ank. Aalborg 15./5. — Valborg, Hansen, afg. Rotterdam 13./5. — Gunhild, Hansen, ank. Pernau 14./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Norrköping 13./5. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 14./5. — Elna, Rathje, afg. Arzew 11./5. — Therese, Petersen, afg. Oran 10./5. — Simone, Therkildsen, ank. Skutskär 13./5. — Jeanne, Olsen, afg. Tyne Dock 13./5. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 8./5. — Daisy, Lagesen, afg. Gefle 10./5. — Anine, Leth, afg. Sousse 13./5. — Kamma, Løffer, afg. Stax 2./5.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Helsingfors 12./5.

Sejlskibe.

Æro. M. Hay, Petersen, ank. Southampton 9./5. — Atlantic, Rasmussen, ank. Malmø 10./5. — Phoenix, Rasmussen, ank. Granton 9./5. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Ferrol 9./5. — Gloria, Fabricius, ank. Grangemouth 9./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Horsens 8./5. — Mary, Andersen, ank. Leitb 9./5. — Ami, Christensen, ank. Borgö 9./5. — Mariane, Petersen, ank. Odense 9./5. — Thor, Kronmann, pass. Cuxhaven 8./5. for Maracaibo. — Neptun, Jensen, ank. Flensborg 11./5. — Nilsine, Christensen, ank. Hobro 10./5. — Marthing, Friis, ank. Faskrudsfjord 11./5. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 11./5. — Harris, Thorsteinson, ank. Trelleborg 11./5. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 11./5. — Maagen, Mortensen, ank. Frederikstad 11./5. — Nathalia, pass. St. Catharines Point 9./5. for øst. — Norden, Rasmussen, ank. Swinemünde 13./5. — Viking, Weber, ank. Dysart 12./5. — Else, Boye, ank. Flækkfjord 12./5. — Duen, Hay, ank. Kiel 12./5. — Vega, Hansen, ank. Holisbu 12./5. — Freya, Kock, ank. Ekernförde 12./5. — Ellen, Lauritzen, ank. Wismar 11./5. — Fredensborg, Kisby, ank. Cadiz 12./5. — Sejerskransen, Friis, ank. Sølvbore 12./5. — Kristine, Rasmussen, ank. Odense 11./5. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 11./5. — Salus, Andersen, ank. London 11./5. — Anne, Hansen, ank. Kristianssand 12./5. — Albertine, Madsen, ank. Höganäs 12./5. — Johanne, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 12./5. — P. N. Nielsen, Petersen, ank. Aabenraa 12./5. — Apollo, Albertsen, ank. Aalborg 12./5. — Haabet, Rise, ank. Horsens 12./5. — Caroline, Christensen, ank. Newport Mon 13./5. — Dana, afg. Havre 12./5. til Hamburg. — Mary, Friis, afg. Kjøbenhavn 11./5. til Island. — Johanne, Østernann, pass. Dower 11./5. for Granville. — Claudia, Aaberg, afg. Point a Pitre 12./5. til Pensacola.

Fana-Nordby. Mærdor, Mørch, prajet 21./4. paa 24" N. Br. 25" V. Lgd.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Maj 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Norsk Højskole for Skibsførere. — Skibshypothekvæsen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger.

mindelige Mening, at en Overdrivelse af Skibshypothek-Krediten burde undgaas baade i Laangivernes og Redernes Interesse, saa kan det paa den anden Side dog ikke nægtes, at en rimelig Optagelse af Laan paa Materiellet ligger særlig i den mindre Skibsfarts Interesse. Det maa indrømmes, at Udtrykket Hypothek let giver Anledning til at opstille fejlagtige Sammenligninger med Ejendoms-hypotheker. De overordentlig stærke Svingninger i Skibes Værdi, der foraarsages af vekslende Konjunkturer, gør, som det har været fremhævet fra sagkyndig Side, kun til en vis Grad Skibe egnede som Genstand for hypothek-mæssig Belastning. Desuden er der ogsaa i retslig Henseende alvorlig Tvivl om den Sikkerhed, som Skibe yder overfor Hypotheklaan.

»Hamburger Beiträge« offentliggjorde nylig følgende Indlæg fra Rederkredse, der vel nærmest tager Sigte paa lyske Forhold, men dog ogsaa kan være af Interesse her:

»Det fortjener at bemærkes, at Hypothekretten i Skibe er en helt anden end den i faste Ejendomme. Frem for alt findes der en fundamental Forskel imellem Skøde- og Pantebogen og Skibsregistret. Skøde- og Pantebogen nyder offentlig Tillid, og en Indførelse i den giver i sig selv en Ret, uden Hensyn til om Besidderen af den faste Ejendom er fejlagtig opgivet ved Indførelsen. Derfor hidfører Indførelsen af et Laan i Skøde- og Pantebogen en mere sikker Panteret. Skibsregisteret har derimod en ganske anden Karakter. Selv om et Skibshypotheklaan er bleven indført i Skibsregisteret, saa er Virkningen deraf ikke saaledes uden videre sikret. Hvis det drejer sig om et Hypotheklaan i Skibet til et Partrederi, saa er den blotte Indførelse i Skibsregisteret ikke uden videre tilstrækkelig, men Laangiveren maa for at sikre sig forvisse sig om, hvorvidt den korresponderende Reder, til hvem han yder Laanet, har Ret til at lade dette indføre eller ej. Denne Ret har den korresponderende Reder nemlig kun, naar den er givet ham af hans Medredere. Hvis Partrederne ikke har givet den korresponderende Reder Fuldmagt til at lade Hypotheklaan indføre, saa er Indførelsen i Skibsregisteret uden Betydning. Laangiveren maa derfor forskaaffe sig Vished om, hvilke Kontraktsforhold, der bestaar mellem Rederen og Parthaverne. I den Henseende er det iøvrigt ligegyldigt, om Partrederen, som saadan, er indført for det paagældende Skib, eller om den korresponderende Reder er opført som eneste Indehaver i Skibsregisteret. Endvidere maa Laangiveren have sin Opmærksomhed henvendt paa, om hans Part er forsikret, saa han eventuelt bliver holdt skadesløs af Kaskoforsikringen, thi Forsikringssummen hæfter ikke uden videre overfor Hypothekcreditoren«.

»Hamburger Beiträge« bemærker hertil, at de fremsatte Anskuelse i ethvert Tilfælde er af overordenlig Betydning for Skibshypothekrettens hele Grundlag, og fortjener at kendes i de interesserede Kredse.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Med Hensyn til de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge bragt Forandring i nogen Retning: Nordtyskland er lige maalt, og det er ret vanskeligt at placere Skibene derfra. Königsberg noterer endnu 4 M., men det er næsten ogsaa alt. De faa Ladninger, som ellers er fremme, borttages til smaa Rater, saaledes for Rug 3 M. fra Stralsund, Rostock, Wismar. Af de russiske Østersøpladser noterer Libau pr. Maj kun enkelte Havrelaster til Østsvrig; pr. Juni derimod flere Rugladninger til Danmark, Sydsverig 12 M., til hvilken Rate ogsaa er sluttet fra Riga. Sverig, Norge saavel som Danmark er ligeledes uden væsentlige For-

andringer. Kjøbenhavn sluttede Majs til Stege 10 Øre, Hvede til Odense 11½ Øre, Soyakager til Ystad 2 og 2½ Kr., Oscarshavn 2½ Kr.

Fra Sø og Land.

De europæiske Jernbaner i 50 Aar. For 50 Aar siden, da Evropa havde et Indbyggerantal af c. 280 Millioner, raadede det paa hele sit store Gebet kun over 52,000 Kilometer Jernbaner, en Strækning, som Datidens Folk ansaa som ret anselig, men som nu til Dags staar tilbage alene for Tysklands Baner, skriver »Hamb. Corr.«. I det næste Kvartaarhundrede steg Europas Indbyggerantal med ikke fuldt 50 Millioner, medens Jernbaneliniernes Længde voksede med mere end det Tredobbelte, nemlig til 190,000 Kilometer. I det sidste Kvartaarhundrede voksede Indbyggerantallet til henved 440 Millioner, og Jernbanernes Længde til 320,000 Kilometer. Efter dette kom der for 50 Aar siden 5,400 Indbyggere paa 1 Kilometer Jernbane, medens der nu kun kommer c. 1,400 Indbyggere pr. Kilometer. Den stærkeste Udvikling af Jernbanenettet i Sammenligning med Befolkningens Størrelse har Sverig, med 1 Kilometer Bane for hver 401 af sine Indbyggere, og den ringeste Udvikling Serbien med 1 Kilometer for hver 1,557 Indbyggere. I det hele har Jernbanernes Vækst været stærkere i det sidste Kvartaarhundrede end i det foregaaende. Den samlede Kapital, som er anbragt i Jernbaner, kan tilnærmelsesvis rigtigt anslaaes til 100 Milliarder. Den største Banelængde blandt de europæiske Lande kan det tyske Rige opvise, med c. 60,000 Kilometer. Kun det uhyre Rusland kommer omtrent paa samme Højde. Derefter følger Frankrig med c. 50,000 Kilometer, Østerrig-Ungarn med 42,000 og England med 38,000. Alle andre Lande staar langt tilbage, f. Eks. Italien med 17,000 og Spanien med 15,000 Kilometer. Den største Vækst af Baner er sket i Rusland, der i denne Retning for 50 Aar siden kun indtog den ottende Plads mellem de europæiske Stater og nu er nær ved den første Plads. Dog betyder dets nuværende Standpunkt i Sammenligning med dets Størrelse alligevel ikke nogen særlig glimrende Udvikling.

Folketællingen i Norge den 1. December 1910. Det norske statistiske Centralbureau har offentliggjort de foreløbige Resultater af den Folketælling, der afholdtes i Norge den 1. December 1910. Tællingens Hovedresultat er, at Norges samlede Folke-mængde den 1. December 1910 udgjorde 2,392,698, hvoraf 690,792 i Byerne og 1,701,906 i Landdistrikterne.

(Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Janna, Skonnert af Groningen, har udfor Sandhammeren været i Kollision med den finske Skonnert »Walpas« og er indkommet hertil for Reparation. Skibet var paa Rejsen fra Fakse til Sundsvall. »Walpas« tog ogsaa Skade, men fortsatte dog Rejsen til Lübeck.

Valborg, Skonnert, er indslæbt til Dover fuld af Vand. Skibet har paa sin Rejse fra Frederikstad til Par været i Kollision med den engelske Damp »Tauton«, der fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Fram, Galease af Kopervik, indkom i forrige Uge til Frilhavnen med svær Skade paa Styrbords Bov. Skibet har udfor Hveen været i Kollision med en Damp.

Saxo, Dpsk. af Kjøbenhavn, er nu hævet og af Svitzers indbragt til Kjøbenhavn for Reparation.

Psyche, Skonnert af Thurø, er indslæbt til Lerwick, læk og med Tab af Dæklast. Skibet var paa Rejsen fra Halmstad til Vaag paa Færøerne med en Ladning Tømmer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage Skonnert »Kristine« af Stege, der maaler 32 Netto Reg.-Tons og er bygget 1892 i Danmark, solgt til Sverig for Kr. 6,250.

hvorefter Skibet ved egen Hjælp kunde gaa til Thorshavn. Ved den der foretagne Dykkerundersøgelse fandtes en Del Afskrabninger paa begge Sider af Kølen, en Bule i Kølfæden om Styrbord og en Bøjning af Slingrekølen i en Længde af c. 10 Fod.

Under denne Sag søger nu Citauten Rederiet for Damperne »Grani« og »Smiril«, J. Mortensens Eftflg., Færøerne, der allerede for det af »Smiril« alene først udførte Bjergningsforsøg har forlangt og faaet udbetalt de i den først afsluttede Kontrakt ommeldte 2,000 Kr., de Indstævnte, Rederiet for Damperen »Gudrun« af Esbjerg, til Betaling af Bjergeløn i Følge den sidstnævnte Kontrakt efter Rettens Bestemmelse med Renter. De Indstævnte paastaar sig principalt frifunden mod Betaling af 2,000 Kr., subsidiært Bjergelønnen fastsat efter Rettens Skøn, hvorhos begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

»Gudrun« er en i 1905 af Jern bygget Damptrawler paa 91 Netto Reg.-Tons, der ved en paa Færøerne afholdt Skønsforretning er ansat til en Værdi af 62,000 Kr. Værdien af Ladningen — c. 60 Td. Lever og 70—80 Tons Fisk er ansat til c. 13,000 Kr. Efter Citautens Formening har Skibet betydelig højere Værdi og efter Indstævnets Mening har Ladningen mindre Værdi.

»Grani« er bygget af Staal i 1896 og maaler c. 50 Netto Reg.-Tons, »Smiril« er bygget i 1895, ligeledes af Staal og maaler c. 90 Netto Reg.-Tons. Skibene er forsikret for henholdsvis 30,000 og 60,000 Kr. og har en Besætning paa henholdsvis otte og ti Mand.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder paa den ene Side det udsatte Sted, hvorpaa Skibet stod, og paa den anden Side de gunstige Vejforhold og den lette Bjergning, findes en Bjergeløn af 8,000 Kr. (foruden de alt udbetalte 2,000 Kr.) passende, saaledes at der tillægges »Smiril« (foruden de allerede modtagne 2,000 Kr.), yderligere 3,000 Kr. og »Grani« 5,000 Kr. med Renter som paastaaet. Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Norsk Højskole for Skibsførere.

Norsk Skibsførerforening har i Følge »Norges Sjøfartstidende« sendt Norges Rederforbund følgende Skrivelse:

Som bekendt har vor Forening ved forskellige Lejligheder fremhævet Ønskeligheden af, at der oprettes en frivillig Højskole for Skibsførere. Norsk Skibsførerforenings Bestyrelse tillader sig i den Anledning at henvende sig til det ærede Rederforbund med ærbødig Anmodning om, at dette Spørgsmaal maa blive behandlet paa Forbundets Generalforsamling dette Aar.

Som Begrundelse for Nødvendigheden af en saadan Højskole, skal man blandt andet tillade sig at anføre, at den store Udvikling af den moderne Skibbygnings Teknik stiller stadig større Krav til Befalingsmændenes Uddannelse, efterhaanden som de norske Redere forøger deres Tonnage med fuldt ud moderne Skibe.

Det maa antages at være af Vigtighed for Rederierne, at den øverste Befalingshavende om Bord og Rederiets ansvarlige Repræsentant er i Besiddelse af de nødvendige Kvalifikationer for at kunne varetage Forretningens Interesser, saasom at kontrollere alle de vigtigste Forhold, som vedrører Skibenes Bygning, Vedligeholdelse, Reparationer, samt under indtrufne Søulykker at have et indgaaende Kendskab til alle Forhold, som staar i Forbindelse med Bjergning af Skib og Ladning saavel som at kunne træffe de Dispositioner, som er til Gavn for Rederierne og Assurandørerne.

De sidste Decenniers Udvikling af Dampskibsfarten har medført, at Tiden er mere kostbar end før. Kon-

kurrencen mellem de søfarende Nationer er stærkere, og Skibenes Tonnage er tiltaget saaledes, at disse nu repræsenterer betydelig større Værdier.

I Almindelighed maa Skibsførerne træffe vigtige afgørende Bestemmelser uden Tøven, baade i Navigations-tjenesten og i mange Forretningsanliggender. Det er derfor af Vigtighed, at Førerne ved en helt igennem god Uddannelse er i Stand til at fatte de rigtige Bestemmelser i de forskellige Tilfælde.

Man finder allerede paa det nuværende Tidspunkt, at en mere fuldstændig teknisk og merkantil Uddannelse er i høj Grad nødvendig, og den fremtidige Udvikling maa formodentlig antages at ville stille større Krav til Befalingsmændenes Dygtighed og Uddannelse, og man tør antage, at den norske Skibsfarts Konkurrencedygtighed paa det internationale Marked i mange Tilfælde til en vis Grad er afhængig af Skibsførernes Evne til at fremme og varetage Rederiernes Interesser. Uheldige Dispositioner fra Førernes Side kan skade Bedriften paa de forskellige Farvande, hvor Søfartsinteresserne er af Betydning for vort Land.

Fra udenlandsk Side har man forsøgt at gøre gældende, at de norske Skibsførere ikke i Almindelighed er paa Højde med andre Landes Skibsofficerer med Hensyn til Uddannelse, og paa dette Grundlag har der været fremsat Fordring om at belaste Varer med Ekstraassurance under Transport i norske Skibe.

Ligeledes er det gentagne Gange fremført, at den store Forlisprocent for Norges Vedkommende staar i Forbindelse med de i forskellige Henseender mangelfulde Betingelser for Skibsofficerernes Uddannelse, særlig Skibsførernes.

Om man end ikke paa noget Punkt tror, at manglende Pligtfølelse har været Aarsag til disse udefra fremsatte Synspunkter, vil man ikke undlade at pege paa det formentlig heldige og betydningsfulde i, at der ved offentlig Foranstaltning oprettes en frivillig Højskole for Skibsførere, hvor Eleverne kan tilegne sig Kundskaber, som i enhver Henseende er hævet over Kritik. Rederierne saavel som Landets nationaløkonomiske Interesser vil formentlig have Fordel af, at man i dette Spørgsmaal har et aabent Øje for Udviklingen og Tidens Krav.

Endvidere tør man pege paa, at Mandskabsforholdene formentlig vil udvikles i en heldigere Retning derved, at en større almen Dannelse hos Skibsofficererne vil medvirke til, at Vanskeligheder i denne Henseende ikke bliver af saa stor Betydning.

Endelig vil en bedre merkantil Uddannelse formentlig medføre, at Skibsførere, som er træt af Sølivet, kan have Udsigt til at opnaa Stillinger i Land, hvorved Førernes Livsvilkaar i det Hele bliver mere opmuntrende, end Tilfældet ofte er nu.

Det er Foreningens Hensigt at andrage Statsmyndighederne om Bevilling af de nødvendige Midler til Nedsættelsen af en departemental Komité, som faar den Opgave at udarbejde Plan og Forslag til Ordning af Spørgsmaalet om Oprettelse af en Højskole for Skibsførere. Komitéen antages at burde sammensættes af én Skibsreder, én Navigations-skolebestyrer, én Direktør for et Handels-gymnasium og én Skibsfører.

Idet vi henviser til ovenstaaende Redegørelse, tillader vi os at anbefale Spørgsmaalet til det ærede Forbunds Opmærksomhed.

Skibshypothekvæsen.

Spørgsmaalet om Skibshypoteker har i de senere Aar gentagne Gange været drøftet offentlig, skriver »Hamburger Nachrichten«, og skønt det nærmest var den al-

orkester; men en Drejning, som »Sakso« foretog den for Styrbords Ror, burde ikke foretages uden Signal, og det burde da aldrig forsømmes at besvare et saadant Signal.
Skibsfører.

Last til østerrigske Havne. Konossementerne. »The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association« (Limited) har, i Følge »Shipp. Gaz.«, udsendt følgende Cirkulære:

Vor Agent i Triest meddeler os, at efter østerrigsk Lov kræves det, at alle Kaptajns Genparter af Konossementer, der angaar Last, som skal losses i østerrigsk Havn, skal være underskrevet af Afskiberen lige saa vel som af Kaptajnen. Af en vedlagt Udskrift af en Bog om østerrigsk Lov, som for nogen Tid siden er skrevet af en fremragende maritim Retslærd i Østerrig, fremgaar følgende:

»Loven fordrer, at alle originale Konossementer skal underskrives af Afskiberen og Kaptajnen. Afskiberens Underskrift er absolut nødvendig paa Genparter, som er bestemt for Kaptajnen eller for Rederen, saaledes at denne sidstnævnte har en sikker Fordring paa Afskiberen for Betaling af Fragten, men paa Genparten bestemt for Afskiberen eller for Modtageren synes det i Praksis, som om Kaptajns Underskrift er tilstrækkelig.«

Undladelse af at rette sig efter denne Bestemmelse har fornylig ført til store Vanskeligheder og Ubehageligheder ved Ordningen af Fordringer paa Ladninger i Triest. Den østerrigske Ret nægter at anerkende Konossementer, som ikke er underskrevet af Afskiberen.

Det ses heraf, at det i høj Grad er nødvendigt, at Agenter og Kaptajner paaser, at alle Genparter af Konossementer bliver underskrevet af Afskiberen, hvis Ladningen skal losses i Østerrig.

Kjøbenhavns Maskinist-skole. Vi har modtaget Aarsberetningen for Københavns Maskinist-skole for Aaret 1910. Skoleudvalget bestaar af Direktør E. Vøhtz, Formand, Maskinmester P. Halberg, Maskinarbejder Otto Smith, samt Skolens to Forstandere d'Hrr. A. Grathwohl og C. Nielsen. Undervisningen bliver udført af 31 Lærere i Forbindelse med Skolens to Forstandere. Skolens Formaal er at undervise til de af Slat og Kommune paabudte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere, Kedelpassere og autoriserede Installatører af Elektricitet samt til Optagelsesprøven paa Orlogsværftets Ingeniørelvskole.

Til de ovennævnte Eksaminer og Prøver har Skolen i 1910 undervist:

I 1ste Periode (Jan.—April)	362 Elever
- 2den. — (Maj—August)	317 —
- 3dje — (Sept.—Decbr.)	373 —

Til Maskinisteksamens 1ste Afd. indstillede sig 213 Elever, hvoraf 156 bestod.

Til Maskinisteksamens 2den Afd. indstillede sig 15 Elever til halv Eksamen, hvoraf 13 bestod.

Til Maskinisteksamens 2den Afd. indstillede sig 100 Elever til hele Eksamen, hvoraf 73 bestod hele Eksamen og 26 Eksaminander den ene Halvdel af Eksamen.

Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 103 Elever, hvoraf 70 bestod.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 30 Elever, hvoraf 21 bestod.

Den danske Sømandsmissions Bygning i Hamburg. Fabrikant H. Steensen i Vejle, der er Medlem af Bestyrelsen for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, har skænket 5,000 Kr. til Udsmykning af det Indre af en paatænkt Bygning i Hamburg, som skal hedde »De Danskes Hus og Kirke«, hvortil den sted-

lige Komité i Hamburg har erhvervet Grunden. For nogle Aar tilbage gav Hr. Steensen 4,000 Kr. til Byggefondet.
(»Berl. Tid.«.)

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 41 (afvist 5). 2den Afdeling: i Navigation 47; i Geografi og Vejrlære 45 (afvist 1); i Engelsk 25 (afvist 2); i Søret og Handelsvidenskab 45 (afvist 2).

Helsingborgs Lodseri har ment, at det i Følge den svenske Lodserilov kunde opkræve Lodsafgift af Skibe, der ankom dér paa Reden for Ordre eller for at mønstre. Fra Skibsrederne gøres nu gældende, at »Øresund er aaben Sø« i Følge Lovens § 1. Handelsstanden i Helsingborg ønsker nu, at Øresund bliver erklæret for aaben Sø i de ny Regler, da man i modsat Fald frygter, at de svenske Dampere skal anløbe Helsingør i Stedet for og gøre deres Indkøb hos de derværende Skibsproviantører.
(»Helsingør Avis.«.)

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 12. Maj. Blönduos og Skagestrand spærret. Spredt Is i og udenfor Siglufjord; stille, klart.

Telegram fra Seydisfjord den 14. Maj. Nogenlunde isfrit ved Melrakka og Langanes. Motorkutter forbi Kap Nord. Uforandret her.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 35/1910, afsagt den 28. December 1910. Rederiet for Dampene »Grani« og »Smiril«, J. Mortensens Eftflg., Færøerne, mod Rederiet for Dampere »Gudrun« af Esbjerg.

Den 24. Maj 1909 Kl. 4 om Morgenen strandede Damptrawleren »Gudrun« af Esbjerg i Bugten ved Skaalevig paa Færøerne. Skibet, der var løbet paa Grund med fuld Fart, kom til at staa c. 30 Fv. fra Land i Retningen VSV., med Stævnen hvilende paa en flad Klippe; under Agterskibet var der Sandbund. Grundstødningen skete en Timestid før Ebbe under gunstige Vejrforhold (Frandsvind). Kaptajnen søgte forgæves at komme flot ved Hjælp af to Ankre, men maatte beslutte sig til at afvente Højvande, som skulde indtræffe Kl. 10½ om Formiddagen. Kl. 10 kom Dampere »Smiril« til Stede og tilbød Assistance mod en Betaling af 4,000 Kr., hvis Skibet bragtes flot og 2,000 Kr., hvis Forsøget mislykkes. »Gudrun«s Fører modtog Tilbudet. Efter en halv Times forgæves Slæbning indstilledes Forsøget, efter at Trossen var knækket, og »Smiril« afgik til Trangisvaag. Kl. 5 Eftermiddag ankom Dampere »Grani« fra Trangisvaag, og noget senere kom ogsaa »Smiril« tilbage. »Gudrun«s Fører afsluttede nu med Rederen for disse to Skibe, Købmand Mortensen, en Bjergningskontrakt. Bjergelønnen skulde fastsættes af Øvrigheden i Thorshavn. Efter en senere Aftale skulde Afgørelsen ske ved nærværende Ret. Man begyndte at udlosse af Levertønder og fersk Sild og fik alle Levertønderne og c. 15. Tons Fisk udlosset. Kl. c. 10½ ved Aftenhøjvande begyndte »Smiril« og »Grani« at slæbe med fuld Kraft, efter at de begge havde lagt Anker ud, og det lykkedes i Løbet af c. 10 Minutter at faa »Gudrun«, hvis Maskine medvirkede, af Grunden,

Kjøbenhavn, den 16. Maj 1911.

I sit Møde den 10. ds. har Folketinget, som allerede meddelt, ved eneste Behandling med 89 Stemmer imod to, vedtaget det fra Landstinget oversendte Lovforslag om Søfolks Adgang til at deltage i Rigsdagsvalg i den Skikkelse, hvori det var vedtaget af Landstinget. Lovforslaget er dermed færdigt fra Rigsdagen og vil allerede i en nær Fremtid kunne komme til at virke, idet der jo skal afholdes et Suppleringsvalg i 8de Landstingskreds, hvor mange Vælgere er Søfolk.

Efterretningen om, at der endelig ved dette Lovforslags Vedtagelse er ydet vor dygtige, hæderlige og ansete Sømandsstand Retfærdighed, og at den nu med Hensyn til politiske Rettigheder har naaet samme Stilling, som alle øvrige Stænder i vort gamle Land, nemlig at have en Stemme med ved de store og vigtige Spørgsmaals Afgørelse, vil sikkert blive hilst med Glæde og Tilfredshed rundt om i Landets mange Sømandshjem og langt ud over dets Grænser, i de mange fremmede Havne hele Jorden over, hvor danske Skibe viser vort smukke Flag. Lige siden vi fik en fri Forfatning og dermed en Rigsdag, har det været en jævnlig fremført Klage, at den danske Sømandsstand har maattet savne Repræsentanter paa Rigsdagen, og at Sømandenes Interesser derfor ikke altid er blevet varetaget med den fornødne Vægt og Sagkundskab. Om det efter Vedtagelsen af Loven om Søfolks Valgret vil lykkes Standen at faa egne Repræsentanter ind paa Rigsdagen er vel tvivlsomt, da den jo i Følge Sagens Natur lever jævnt fordelt i en meget stor Del af Landets Valgkredse, og i hver Kreds i Reglen vil være et Mindretal, men alene det, at Retfærdigheden er sket Fyldest, vil vække Tilfredshed, og ganske udelukket er det vel heller ikke, at Sømandsstanden i enkelte af vore største Søfartscentre kan faa en betydelig Indflydelse paa Valget af en Rigsdagsmand, og maaske endogsaa under heldige Omstændigheder kan gennemføre Valg af en særlig Repræsentant for Standen.

Et andet Lovforslag, som er af Interesse for Skibsfarten i de hjemlige Farvande, er det ogsaa lykkedes Rigsdagen at gennemføre i disse Dage, idet Folketinget i sit Aftenmøde den 10. ds. har vedtaget det fra Landstinget oversendte Lovforslag om Ændringer i Statsbanernes Takster, i den af Landstinget vedtagne Skikkelse, hvorefter Loven altsaa er færdig fra Rigsdagen.

Vore mange Smaaskibe, som besørger en ikke ringe Del af den indenrigske Trafik, og som jo i de senere Aar har arbejdet under meget vanskelige og trykkede Kaar, har en meget farlig Konkurrent i Statsbanerne med disses lave Godstakster. En fremtidig Forhøjelse af Taksterne, selv om den ikke er videre betydelig, vil derfor blive modtaget med Glæde sikkert ikke mindst af Landets mange Smaaskibsredere.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

Lodsvæsenet i Sverig. Dansk Sejlskibsrederi-Forening henleder herved Medlemmernes Opmærksomhed paa, at Lodsforholdene ved Bredskær Lodsplads — Umeå Distrikt — i Henhold til en svensk Kundgørelse er ændret saaledes:

Lodserne holder Udkig paa Bredskær og i Holmsund og møder ankommende Fartøjer udenfor »Per Jonssonsgrundet« ved den sydlige Indsejling og udenfor Haddingen ved den nordlige. Lods for udgaaende Fartøjer faas efter Bestilling paa Lodskontoret paa Bredskær eller paa Udkigsstationen i Holmsund. En sort Kugle med hvidt Bælte hejst paa Bredskær angiver, at Lods er til Stede. Der findes Dækslodsbaad ved Lodspladsen.

En farende Dampskibsfører skriver til os fra Riga den 1. ds. i Anledning af Kollisionen mellem Dampskibene »Sakso« og »Helfried Bismarck«:

Foranlediget ved de talrige Tilfælde af Kollisioner paa Søen, hvor Forklaringerne for Retten senere udviser forskellige Udsagn om Styringen, fremkommer efterfølgende:

Hvem har Ansvar for Styringen? Ikke Rormanden alene efter min Mening, men den vagthavende Officer er ansvarlig for Styringen.

Det vilde mulig gøre Gavn, hvis Søretten en Gang ved Lejlighed vilde fremsætte en Udtalelse i saa Henseende. Det er næppe den almindelige Opfattelse af Spørgsmaalet om Bord, men mange Ulykker og Tilfælde, hvor Skibe findes ude af Kurs, fremstaar netop som Følge deraf.

Flere har den Opfattelse, at Rormanden har Ansvar, hvorved dette bliver fordelt paa hele Mandskabet. Dette vil saa give Skibets Egenskaber Skylden, og der vil saaledes ingen være ansvarlig.

Lad det derfor blive slaet fast, at den Vagthavende er ansvarlig.

I Sagen »Sakso« og »Helfried Bismarck« undlader Føreren af sidstnævnte Skib ikke at bemærke, at han ingen Ordre har givet, derfor kan Skibet ikke have været ude af Kurs. Men derfor kan det dog godt have været Tilfældet. Mangel paa Agtpaagivenhed kan gøre det.

Og for dette har den Vagthavende Ansvar. Han maa, skal og bør kende sit Skib og sin Rormand saa godt, at han i Tide drejer sit Skib saa meget, at der ikke kan opstaa Tvivl om, paa hvilken Side han vil passere det modgaaende Skib. Her ligger en stor Fejl hos mange. Flere er de Tilfælde som bemærkes, hvor et modgaaende Skib ved Mangel paa Agtpaagivenhed er Skyld i, at Tvivl opstaar om, hvad der vil ske.

Et andet Tilfælde skal nævnes i denne Forbindelse. To Skibe kommer næsten lige imod hinanden, men viser dog Styrbord mod Styrbord. Sejlladsen fortsættes saaledes, til de nærmer sig hinanden, stadig vises Styrbord mod Styrbord: tilsidst giver dog det ene Bagbords Ror og viser Bagbords Side. Er dette nu lovligt? Sikkert ikke, men dog medfører det saa, at det andet Skib ogsaa vil give Bagbord Ror og passere Bagbord til Bagbord. Der er næppe mange, som tør vedblive at holde sin Kurs, mod den røde Lanterne eller Bagbords Side af det Skib, som foretog Drejningen først.

Og dog har nylig en engelsk Domstol i Følge »Shipp. Gaz.« af 17. Marts d. A. givet et saadant Skib Medhold. Styrbord mod Styrbord gaar klart, og Dommeren dømte, at det Skib, der drejede, var skyldig. Her er altsaa et vanskeligt Punkt i Søvejsreglerne. Skal der altid, under alle Forhold drejes af for Bagbords Side af et modgaaende Skib? eller kan et saadant Skib tabe sin Ret, ved først at have vist Styrbords Side og senere dreje Bagbords Side til? Lad os høre lidt om det Spørgsmaal? Jeg haaber, der maa fremkomme Udtalelser derom, saa Sagen kan staa klar for alle.

Om Fløjtesignaler kan ogsaa siges en Del. I Praksis er det i aabent Farvande ikke almindeligt at angive en Drejning efter Søvejsreglerne ved Fløjtesignal, kun i snævrere Farvande, rundt Pynter eller deslige. Der vilde ellers ved mange Lejligheder fremstaa et helt Musik-

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Bestyrelsen.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt
til Skibsbrug.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værditildt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af For-
bindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehaver: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

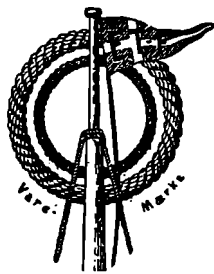
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlhoftermann, Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion.

Torsdag den 18. ds., Middag Kl. 12, afholdes efter en Ud-
læggshavers Begæring offentlig Auktion over Skonnerten
„Frem“, 85¹⁰/₁₀₀ Brutto og 71⁰⁷/₁₀₀ Netto Register-Tonnage, med
staaende og løbende Gods og Tilbehør.

Auktionen afholdes og Skonnerten er beliggende ved
Aarhus Havns nordre Mole.

Vederhæftige Incassator, Borgmesterfuldmægtig V. Forum
bekendte Købere kunne forvente Kredit i 4 Uger.

Udenbys Købere maa kunne godtgøre deres Soliditet.

Aarhus Auktionsret, den 10. Maj 1911.

Drechsel.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 16. Maj 1911.

18. Aarg.



De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais **M. Rasmussen**
 Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant
 Hovedkontor: Lyngbyvej 83

== Telefoner: ==
 Central 6890
 Bydepot 6252

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Frugtvine og Likører
 Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
 I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: »Palle«
 == 40 Kr. ==
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen's Eftf.
 Salvatorvej 4. Telf. Øbro 1616 y.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørgeres.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
 i Nakskov
 Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
 i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
 Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
 de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Marstal
Staalskibshyggeri & Reparationsværft.
 Specialitet: **Smaa Skibe.**

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder
 /Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 **Prioritetslaan i Skibe**
 paa favorable Vilkaar

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolenoë, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oay, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky.

kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

939. Fyr tændt. Lystønde inddraget. Colombo Harbour. Ceylon. Paa N.-Enden af Forlængelsen af den SV-lige Bølgeløber ved Colombo Harbour er tændt en rød, fast Lanterne, c. 1 3/4 Kbl N. 17° V. fra Fyret paa Hovedet af den SV-lige Bølgeløber. 6° 57' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd. Den brune Lystønde ud for Fortægnelsen af Bølgeløberens er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1017. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

940. Lystønde inddraget. Richardson-Rif. Straat Doerian. Riouw Archipel. Lystønden ved Richardsons-Rif er nu inddraget. 0° 37' N. Br. 103° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 418. Kjøbenhavn 1911.)

941. Belysning forandret. Palembang Rivier. Sumatra Ø. Fyrbaake Nr. 8 er flyttet til et Punkt paa den vestre Bred, der ligger c. 400 m norden for Vandstandsmaaleren ved Demningen ved Oepang, Fyrbaake Nr. 6 til et Punkt paa højre Bred, der ligger S. 30° Ø. fra Fyrbaake Nr. 8. Fyrene paa Baakerne Nr. 5 og 7 er slukkede. Fyrbaake Nr. 8: 2° 46' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2679. Kjøbenhavn 1910.)

942. Oplysning om Grund. Karang Tengah. Billiton V.-Kyst. Paa Revet SØ. for Karang Tengah ligger mindst fundne Dybde, 5, m Vand, 360 m S. 30° Ø. fra Lystønden, der ligger paa 2° 43' 20" S. Br. 107° 33' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2624. Kjøbenhavn 1910.)

943. Afmærkning forandret. Soerabaja. Java N.-Kyst. Andvningstønden ved Ooster-vaarwater er permanent inddraget. 7° 23' S. Br. 112° 57' Ø. Lgd. Den hvide Lystønde Nr. 5 ved Westervaarwater, S. for Middeldrug, paa 6° 58' S. Br. 112° 42' Ø. Lgd., skal flyttes c. 750 m S. 18° V. l.

944. Fyr forandret. Banc de Can-Gio. Saigon. Fransk Indo Chine. Ved Mundingen af Saigon er følgende Fyr forandret: Fyret paa NØ-Enden af Banc de Can-Gio er nu et hvidt, fast Fyr, 10° 24' 08" N. Br. 107° 01' 50" Ø. Lgd., og Fyret paa Kanten af Banken, 4 3/4 Sm N. 56° V. fra førstnevnte, er nu et rødt, fast Fyr. 10° 26' 53" N. Br. 106° 56' 45" Ø. Lgd. I øvrigt uforandret.

945. Semaför Station aaben om Natten. Cap Varella. Fransk Indo Chine. Semaför Station ved Cap Varella udveksler nu ogsaa Signaler om Natten. 12° 53' 42" N. Br. 109° 26' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1873. Kjøbenhavn 1910.)

946. Lystønde inddraget. Tokohama Bay. Gulf of Tokyo. Houshu S.-Kyst. Japan. Lystønden, der til Forsøg var udlagt 35 m SV. for Homomoku Lystønde, er inddraget. 35° 26' 41" N. Br. 139° 41' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 908. Kjøbenhavn 1910.)

Bekendtgørelser m. m.

947. Signal for at Undervandsbaade afholder Torpedøvelser. Frankrig. Naar franske Undervandsbaade afholder Torpedøvelser, fører det Skib, der tjener som Maal, et stort, rødt Flag. Naar dette Skib ser et Skib, hvis Kurs skønnes farlig for Undervandsbaaden, hejser det international Signal M. N. (Stop Farten øjeblikkelig), eventuelt ledsaget af et Skud. Naar Faren er forbi hejses Signal M. H. (Hold gasende), hvorefter det stoppede Skib kan fortsætte sin Vej. Saa vidt muligt vil Maalskibet være ledsaget af et hurtigt Fartøj, der vil kunne overbringe nærmere Ordre til mødende Skibe.

948. Karantænestemmelser. Italien. — Karantænen over for Skibe fra Ordu og Kerasunda er ophævet. Smyrna er erklæret kolerasmittet. Spanien. — Smyrna er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England, Marts 1911.
N 2509	Scotland, West Coast. — Ru Ruag to Priest island.
R 2832	Scotland, West Coast. — Freshish point to Sound of Mull.
R 1828	England, East Coast. — The Downs.
R 1698	England, East Coast. — Dover harbour.
R 1256	China. — Gulfs of Pechili and Liau tung.
R 3025	China. — Wei hai wei anchorage.
R 1563	Mediterranean. — Beirut. April 1911.

Norge:

N 65 Saltfjorden til Bodø og Landegode. Maalestok 1:50,000. Pris Kr. 1,60.

— Tuborg ank. Kjøbenhavn 6./5. — Ulfsborg afg. Stettin 2./5. — Uranienborg afg. Huelva 3./5. — Vordingborg ank. Windau 6./5. — Ørkiel pass. Konstantinopel 1./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Antwerpen 7./5. — Sjælland, Svarrer, ligger i Rotterdam. — Agnete, Farup, ank. Kolding 7./5. — Hermia, Hansen, ank. Frederikshavn 6./5. — Alice, Jørgensen, ank. Reval 9./5.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Markgrafen 7./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Tynen 8./5. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 3./5. — Gunhild, Hansen, ank. Neustadt 8./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 5./5. — London, Boin, afg. Carloforte 2./5. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Holtenau 9./5. — Brüssel, Kaas, ank. Marseille 8./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Antwerpen 4./5. — Wien, Boeck Hansen, afg. Marseille 5./5. til Huelva. — Roma, v. Thun, afg. Barry 6./5. til St. Vincent.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Helsingør 7./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 4./5. — Martha, Christensen, afg. Lappvik 9./5. — Elna, Rathje, ank. Arzew 6./5. — Therese, Petersen, ank. Oran 5./5. — Simone, Terkildsen, ank. Neufahrwasser 9./5. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 9./5. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 8./5. — Daisy, Lagesen, ank. Gefle 5./5. — Anine, Leth, ank. Sousse 9./5. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 2./5.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Caroc, afg. Penang 25./4. til Port Said. — Samui, Licht, ank. Colombo 9./5. — Bandon, Thomsen, afg. London 10./5. til Kjøbenhavn. — Pangan, Gabe, afg. Singora 8./5. til Bangkok. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Genua 5./5. til Port Said. — Arabien, Cortsen, afg. Hongkong 6./5. til Shanghai. — Siam, Knudsen, pass. Perim 9./5. — Indien, Jensen, ank. Antwerpen 7./5. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 9./5. til Port Said. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Shanghai 28./4. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Berg, afg. Paramaribo 3./5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingenann, pass. Azorerne 4./5. — St. Croix, Kall, afg. Portland 5./5. til St. Thomas.

Frø. Ansta, Bagger, ank. Kristinestad 9./5. — Freja, Nielsen, ank. Esbjerg 10./5. — Vera, Thing, afg. Hamburg 7./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Rotterdam 8./5. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Huelva 24./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 7./5. — Svend, Schmidt, ank. Dunkerque 8./5.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Reval 3./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 5./5. — Holland, Poulsen, ank. Boness 7./5. — England, Andersen, afg. Hull 9./5. — Rusland, Bennuetsen, ank. Rotterdam 6./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Genua 1./5. — Europa, Hansen, ank. Brügge 7./5. — Frankrig, Friis, ank. Cardiff 30./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Liverpool 5./5.

Sejlskibe.

Ers. Danmark, Nielsen, ank. Råfsø 7./5. — Niels, Christensen, ank. Sundsvall 8./5. — Christiane, Bager, ank. Swinemünde 8./5. — Castor, Albertsen, ank. Holtenau 8./5. — Pampa, Svendsen, ank. Swinemünde 8./5. — Emilie, Hansen, ank. Karlshamn 8./5. — Karen, Boye, er ank. Hesnæs. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kirkö 8./5. — Arken, Andersen, ank. Halmstad 6./5. — Haabet, Rise, ank. Greifswalde 6./5. — Astræa, Svane, ank. Söderhamn 6./5. — Fremad, Hansen, ank. West Wemyss 7./5. — Irene, Jørgensen, ank. Lysekil 8./5. — Alf, Hansen, ank. Hasle 8./5. — Vera, Tjellesen, er afg. Cadiz til Frederikshavn. — Ingolf, Olsen, er afg. Leith til Sundsvall. — Thor, Kromann, er afg. Hamburg til Maracaibo. — Majus Bay, Nielsen, afg. Marstal 8./5. til Horsens. — Ellen, Mikkelsen, afg. Marstal 8./5. til Tyskland. — Martha, Madsen, ank. Libau 9./5. — Frederik og Ane, Andersen, ank. Burgsvik 9./5. — Dorthæa, Boye, er ank. Boness. — Norden, Rasmussen, afg. Risør 5./5. til Stettin. — Concordia, Madsen, ank. Restinge 9./5. — Valborg, Johansen, ank. Blyth 9./5. — Malfridur, Hansen, ank. Pillau 9./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. Maj 1911. — Overrettsdom. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Et Søfartsmuseum. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skihsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 904.** Forandring i Afmærkning udført. Sverrig. De i »E. f. S.« Nr. 136, 137, 138, 139, 140, 143, 144, 145 og 146 1911 behøvede Forandringer i Afmærkningen er nu udført. (Kort Nr. 206.)
- 905.** Mindre Dybde. Engelske Grund. Børgundersøen. Dybden paa Engelske Grund er 2,4 m. 60° 28' N. Br. 18° 20' Ø. Lgd.
- 906.** »Sydstroten« Fyrskib udlagt. Botniske Bugt. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Luleå har Fyrskibet »Sydstroten« udlagt sin Station. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd.
- 907.** Taagsignal gives atter. Høgholm. Hængt. Finske Bugt. Finland. Taagsignalet ved Høgholm gives atter. 59° 49' N. Br. 22° 56' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 695. Kjøbenhavn 1911.)
- 908.** Fyr forandret. Gråhara. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Gråhara Fyr er forandret saaledes, at det vises grønt, fast Lys fra N. 120° V. gennem N. til N. 70° Ø, hvit, fast Lys fra N. 70° til N. 120° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. Den hvide Lyvrinkel leder mellem Østergrund og Væstergrund. 60° 06' N. Br. 24° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).
- 909.** Væger rapporteret. Greitswalder Oie 50. Tyskland. Foren af en Damper rapporterer, at have passeret en hvid Væger med 2 Flag SØ. for Greitswalder Oie Fyr, 7 Sm Afstand. De Søfartendes Opmærksomhed henledes paa de i »E. f. S.« Nr. 767 1911 averterede Opmaalingssagere, der er udlagt omkring den S-lige Del af Oier Bank. Greitswalder Oie Fyr: 54° 15' N. Br. 13° 55' Ø. Lgd.
- 910.** Landmærke forandret. Greitswalder Oie. Møllen paa Greitswalder Oie er nedrevet og erstattet af en 13 m høj Baake med Diamant paa Toppen. 54° 14' N. Br. 13° 55' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

- 911.** Oplysning om Vrag. Kullen NNØ. Sverrig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Malmo er Rigingen borttaget paa Vraget af »Schwalbe«, der ligger 3 Sm NNØ fra Kullen Fyr. Der er 7,5 m Vand over Vraget. Vraglystenden og Vragtaageren forbliver liggende indtil videre. Vraget vil snarest mulig blive borttaget. Kullen Fyr: 56° 18' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 810. Kjøbenhavn 1911.)
- 912.** Fyr forandret. Riffo. Göteborg Skærgaard. Riffo Fyr viser nu Et-Blink hver 3 Sek. 57° 39' 38" N. Br. 11° 48' 23" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 202. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 913.** Vrag. Syt V. Nordsøen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er der paa 55° 00' N. Br. 7° 30' V. Lgd. den 3die Maj d. A. iagttaget et drivende Vrag, der havde Masten e. Im over Vandet.
- 914.** Tønder udlagt. Jade. Tyskland. I Jade er udlagt følgende Tønder: En grøn Tønde, mærket »Vrag«, med Ø-lig Topbetsene, 53° 47' 21" N. Br. 7° 59' 49" Ø. Lgd. En rød Spiritønde med Flag paa Watkanten af Minseer Old Oeg, 53° 47' 01" N. Br. 8° 01' 22" Ø. Lgd. En sort Tønde med Flag paa Løssopladsen ved Mellumplate, 53° 46' 35" N. Br. 8° 05' 34" Ø. Lgd. En rød Spiritønde med Flag paa Løssopladsen ved Vostapp-Watt, 53° 35' 01" N. Br. 8° 09' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2825. Kjøbenhavn 1910.)
- 915.** Afmærkning forandret. Nauw van Bat. Scheide. Holland. Den røde og sorte vandret stribeede Kugletønde Nr. 42 med Kors er ombyttet med Stumpønde Nr. 42 og Stumpønde Nr. 41 med rød og sort vandret stribe Kugletønde Nr. 41 med Kegle. Rød Lystønde Nr. 33 ligger nu i 10 m Vand paa 51° 29' 01" N. Br. 4° 10' 02" Ø. Lgd.
- 916.** Afmærkning forandret. Scheide. Belgien. I Scheide er sket følgende Forandringer ved Afmærkningerne: De sorte Stumpønder Nr. 68, 69 og 70 har nu henholdsvis Nr. 70, 71 og 72. Stumpønderne 68, 69 og 70 er udlagt paa henholdsvis 51° 15' 05" N. Br. 4° 20' 06" Ø. Lgd., 51° 14' 53" N. Br. 4° 20' 27" Ø. Lgd. og 51° 14' 38" N. Br. 4° 20' 36" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 47 a er udlagt paa 51° 20' 10" N. Br. 4° 16' 12" Ø. Lgd. og den røde Lystønde Nr. 48 ligger nu paa 51° 19' 53" N. Br. 4° 16' 06" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

- 917.** Fyr og Taagsignal. Admiralty Harbour. Dover. England. Ved det Ø-lige Indløb til Dover Admiralty Harbour er tændt følgende Fyr: Paa det S-lige Hoved af den Ø-lige Arm, 1 rød, fast, lodret Dobbeltyr, 2 m Afstand mellem det øverste og underste Fyr. Flammens Højde for det øverste Fyr: 14 m. Paa dette Hoved skal om kort Tid oprettes en Taageklokke, der skal give Tre-Slag hver 15 Sek., samtidig inddrages Klokketønden, der ligger i Kl 0. fra Knecke Fyr, Detached Mole, Paa Ø-Hovedet af Detached Mole er tændt 1 grøn, fast, lodret Dobbeltyr, 2 m Afstand mellem det øverste og underste Fyr. Flammens Højde for det øverste Fyr: 14 m.
- Disse Fyr lyser over 180° enten ind over Havnen, for udgaaende Skibe, eller ud over Søen, for indgaaende Skibe. De tændes kun efter Anmodning, der sendes til Commercial Harbour's Myndigheder. Ø-lige Indløb: 51° 07' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.
- 918.** Oplysninger vedrørende Flaadevejen 24. Juni 1911. Spithead. Omtrunt den 15de Juni 1911 begynder Flaaden at samles ved Spithead, fra hvilken Dag, indtil Flaaden atter er skilt, al Trafik til og fra Southampton og Solent skal foregaa S. om Skipsstrækterne og S. om Ryde Middle. Den 1ste Juni udlægges paa Skibenes Plads en Del Fortøjninger, som man ombygger lige bar uddage. Den 10de Juni udlægges en sort, midlertidig Spidstønde ved N.-Kanten af Strubridge Shoal, samtidig inddrages midlertidig de to hvide Spidstønder med rød Slage og Ballon, der afmærker den maatte Mil ud for Stokkes Bay. Strubridge: 50° 45' N. Br. 1° 08' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

- 919.** Grunde. Pontevødra Bay. Spanien. I Pontevødra Bay ligger en 2, m Grund 7 Kl N. 58° Ø, fra Contepego Point, der ligger paa 42° 20' N. Br. 18° 49' V. Lgd., en 8, m Grund 9½ Kl S. 58° V. fra den lille Øe ud for S.-Enden af Fertinanzo Point og en 5,2 m Grund 5. Kl S. 70° V. fra samme Øe. Fertinanzo Point: 42° 23' N. Br. 8° 45' V. Lgd.
- 920.** Belysning forandret. Ponta Delgada. Ilha S. Miguel. Azorene. Ved Ponta Delgada er tændt 2 røde, faste Ledelyr, der er overet i N. 86½° Ø. og S. 86½° V. Fyrene leder 110 m fri af Dæmningsmolseløved og 170 m fri af S.-Kanten af S. Pedro Grund, de lyser ikke S. for S. 83½° Ø.

Samtidig er det grønne, faste Fortyr flyttet 87 m NØ. i, saa den grønne Ledelyrlynes Retning nu er N. 29° V. og S. 29° Ø. og fører c. 270 m Ø. om Tønden ved Yderenden af Dæmningen.

De 2 Ledelyrlyner skærer hinanden c. 275 m NØ. for ovennævnte Tønde. Ponta Delgada: 37° 44' N. Br. 25° 40' V. Lgd.

- 921.** Bestemmelser om at Skibe skal være forsynet med Apparater til Radiotelegraffering. Forenede Stater i Nord-Amerika. De Søfartendes Opmærksomhed henledes paa, at den 1ste Juli 1911 træder Loven om Skibes Forsyning med Apparater til Radiotelegraffering i Kraft. Ifølge denne Lov er det forbudt enhver Damper, som har mere end 50 Personer, Mandskabet iberegnet, om Bord, at forlade eller forsøge paa at forlade en hvilken som helst Havn i United States, med mindre Dampere er forsynet med et til Radiotelegraffering tjenligt Apparat, der betjenes af en af Skibets Hjemlands Myndigheder autoriseret Radiotelegrafist. Apparatet skal være i Stand til at afsende og modtage Telegrammer paa mindst 100 Sm Afstand. Dampere, der sejler mellem Havne, som er mindre end 200 Sm fra hinanden, er undtagne fra denne Lov.

922. Tønde udlagt. Two-foot Rock. Garrison Island. Friendship Harbor. Maine. Two-foot Rock Spiritønde er udlagt i 6,5 m Vand ved et Skær, der ligger c. 130 m SV. for Garrison Island. Tønden ligger S. 52½° V. fra Garrison Island høje Kant og S. 42½° Ø. fra Friendship Island høje Kant. Omtruntlig Plads: 43° 58' N. Br. 69° 20' V. Lgd.

923. Baake opføres. Tønde inddrages. McMahan Island Løje. Goose Rock Passage. Sheepscot River. Maine. Den 22. Maj 1911 opføres en sort Stang med Bur paa Grunden, der gaar ud fra Northest Point. McMahan Island, S. 6½° V. fra Whittum Island høje Kant og N. 89½° V. fra Boston Island vanstre Kant. Samtidig inddrages Northeast Point Løje Spiritønde 1. Sheepscot River: 43° 50' N. Br. 69° 42' V. Lgd.

924. Taagsignal forandret. Warwick Fyr. Greenwich Bay. Narragansett Bay. Rhode Island. Taagsignalet ved Warwick Fyr gives nu med Et-Stød hver 15 Sek., Stød 3 Sek., Pause 12 Sek. 41° 40' 01" N. Br. 71° 22' 43" V. Lgd.

925. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Entrance Lystønde ACE 2 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Lyn hver 1,2 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,5 Sek. Ambrose Channel: 40° 30' N. Br. 73° 57' V. Lgd.

926. Fyr tændt. Western Branch. Elizabeth River. Chesapeake Bay. Paa Grunden paa S.-Siden af Indløbet til Western Branch er tændt et rødt, fast Fyr, N. 62½° Ø. fra Lovet Point

Baake og S. 18 $\frac{3}{4}$ ° Ø. fra Lambert Point Taagesignal-Station. 36° 51' 50" N. Br. 76° 19' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

927. Lystøndes Baliggenhed. St. Anna Baai. Curaçao. Lystønden S. for Havnemundingen ligger 166 m S. 80° V. fra Waterfort Fyr, som ligger paa 12° 06' N. Br. 68° 56' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

928. Fyr midlertidig forandret. Negra Point, Brasilien. Negra Point Fyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. 22° 57' 30" S. Br. 42° 40' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 11422. Kjøbenhavn: 1909.)

929. Vrag uskadeliggjort. »Recalada« Fyrskib Ø. Rio de la Plata. Vraget 7 $\frac{3}{4}$ Sm S. S. Br. 56° 27' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 278. Kjøbenhavn 1911.)

930. Grunde og Afmærkning forandret. Corcovado Gulf, Chile. I Følge en ny Opmaalning af Corcovado Gulf er følgende Grunde slettet i de engelske Admiraltets Kort: a) Numancia Reef, b) Grunden, mærket P. D., paa 42° 54' S. Br. 73° 12' V. Lgd., c) Grunden, tør ved Lavvande, 2 Sm N. for b, d) Grunden, mærket E. D., 1 $\frac{3}{4}$ Sm N. for Bien Conocido Bank, e) 2 Grunde, 1 $\frac{1}{2}$ m og 7 $\frac{1}{2}$ m, 2 Sm NV. for Mina Shoal, f) 2 Grunde, 4 m og 6 $\frac{1}{2}$ m i Løbet mellem Chaulinec og Chuit Islands.

En Grund med 6 $\frac{1}{2}$ m Vand er fundet 2,3 Sm SØ. for SØ-Pynten af Chaulinec Island. 42° 41' S. Br. 73° 09' V. Lgd.

Beliggenheden af Magallanes Bank og Mina Shoal er blevet forbedret.

Solitario Bank er nu afmærket med en rød Spidstønde. En hvid Baake er opført paa Ø-Enden af Imeiv Island og paa V.-Enden af Alao Island.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

931. Havarbejder. Saint Raphaël, Frankrig. Den Ø-lige Mole ved Saint Raphaël forlænges, man bør holde sig mindst 60 m V. for Fyret med Formærkelser paa Yderenden af Molen. 43° 25' 20" N. Br. 6° 45' 57" Ø. Lgd.

932. Midlertidig Fyr tændt. Port d'Ajaccio, Korsika. Det midlertidige Fyr ved Havnearbejderne i Ajaccio Havn er nu tændt. 41° 55' 17" N. Br. 8° 44' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 413. Kjøbenhavn 1911.)

933. Fyr nedlagt. Gravosa, Østerrig-Ungarn. Det røde og hvide, faste Fyr og det grønne, faste Fyr ved Hjørnerne af Anlagsbroen ud for Bauegaarden i Gravosa Havn er nedlagt. Det grønne Fyr: 42° 39' N. Br. 18° 05' Ø. Lgd.

934. Mindre Dyøde. Cape Sesklo Fyr SØ. Port of Volø, Grækenland. Paa 13 m Grundden 4 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 53° Ø. fra Cape Sesklo Fyr, er der nu kun 10 $\frac{1}{2}$ m Vand. Cape Sesklo: 39° 20' N. Br. 22° 58' Ø. Lgd.

935. Tønde udlagt. Bosphorus Approach. Sorte Hav, Tyrkiet. En ikke nærmere beskrevet Tønde er udlagt i Sorte Hav ud for Indløbet til Bosphorus paa 41° 25' N. Br. 29° 19' Ø. Lgd.

936. Vrag. Punta Santa Catalina, Ceuta, Marokko. Vraget af Damperen »Everest« ligger paa Skærene N. for Punta Santa Catalina, Ceuta, og ligner en til Ankers liggende Dampere. Man skal holde sig mindst $\frac{1}{2}$ Sm fra ovennævnte Fyrt. Punta Santa Catalina: 36° 54' N. Br. 5° 17' V. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

937. Vrag. Juan de Nova Island S. Mozambique Channel, Afrika. Vraget af Dampren »Totenhams«, paa Kanten af Bevet paa S.-Siden af Juan de Nova Island, er synligt 15 à 16 Sm og det ligger 1 $\frac{1}{4}$ Sm S. 42° Ø. fra Baaken paa V.-Enden af Øen. Baaken: 17° 03' S. Br. 42° 45' Ø. Lgd.

938. Fyr midlertidig slukket. Killiman River, Portugisisk Ø.-Afrika. Fyrene ved Indløbet paa Barren og i Killiman River er midlertidig slukket. Killiman River Barre: 18° 00' S. Br. 37° 00' Ø. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

898. Vandstand. Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst. Nordisøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havreden 4 $\frac{1}{2}$ m, i Svanholm-Løb 2 $\frac{1}{2}$ m, i Kobber-Løb 2 $\frac{1}{2}$ m, i Gaasholm-Løb 2 $\frac{1}{2}$ m. Der er saaledes for Tiden 2 $\frac{1}{2}$ m Dybde mellem Nordisøen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

899. Lystønde inddrages. Saltholm-Flak N. Sundet. Den 31te Maj 1911 inddrages den grønne Lystønde »Saltholm-Flak N«, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., 55° 41' (49') N. Br. 12° 44' (10') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 303. Fyr Fort. Nr. 235.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2214. Kjøbenhavn 1910.)

900. Sten fundet. Drager, Sundet. En Sten med 5 m Vand er fundet 1150 m N. 75° Ø. fra Drager Kirke. Stenen ligger i 8 m Vand. 55° 35' 48" N. Br. 12° 41' 24" Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 300.)

901. Oplysning om Vrag. »Drogden« Fyrskib S. Sundet. Vraget af Damperen »Saxo«, Vragfyrskib er inddraget. Vraglystønderne er flyttet og ligger nu paa Limen, der fra »Drogden« Fyrskib kan trækkes gennem Vraget af »Helene«, den danske Lystønde ligger 500 m N. for Vraget, den svenske 500 m S. for Vraget. Det svenske Vragfyrskibs Beliggenhed er uforandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 863. Kjøbenhavn 1911.)

902. Fyr atter i Orden. Øndverndarnes, Island V.-Kyst. Øndverndarnes hvide Lynfyr er atter i Orden og den midlertidige, hvide, faste Lanterne er slukket, 64° 53' 05" N. Br. 24° 02' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 635. Kjøbenhavn 1911.)

903. Is ved Island. Telegram fra Siglufjördr: Den 2den Maj. Næsten isfrit ved Siglufjördr: spærret ved Kap Nord og Melrakka-Sljetta. Stille, klart.

Den 3de Maj. Isforholdene er uforandret ved Siglufjördr. N.-lig Kuling; klart.

Den 4de Maj. Spredt Is i Drift uden for Siglufjördr, ellers uforandret. V.-lig Kuling; Taage.

Den 5te Maj. Isfrit nogle Mil uden for Siglufjördr. Passagen klarere ved Kap Nord; en Motorskøjte kom forbi.

Den 6te Maj. Isen driver fra Land. Stærk SV.-lig Kuling; halvklart.

Den 7de Maj. Spredt Is drivende Ø. over lige uden for Siglufjördr. SV.-lig Brise; klart.

Den 8de Maj. Isforholdene uforandret; Ø.-lig Drift. Nogenlunde farbart forbi Lauganes. Spredt Is i Hunafloi.

Telegram fra Seydisfjördr:

Den 2den Maj. Lidt spredt Is uden for Dalatangi; Østfjordene endnu blokerede. Svag S.-lig Vind.

Den 3de Maj. Isforholdene er uforandret ved Østlandet. Frisk S.-lig Kuling.

Den 4de Maj. Isen drevet ud fra Faskrudsfjördr og Eskifjördr, i øvrigt uforandret. Usigtbart; svag N.-lig Vind.

Den 5te Maj. Østfjordene isfri undtagen Vopnafjördr og Nordfjördr. En Del spredt Is langs Østlandet. Frisk N.-lig Kuling.

Den 6te Maj. Kysten Berufjördr — Glettinganes isspærret. Ud for Seydisfjördr spredt Is. SV.-lig Kuling.

Den 7de Maj. Tæt Isbølge fra Lauganes til Vattarnes til 2 Sm fra Land; selve Fjordene isfri. Svag SV.-lig Kuling.

Den 8de Maj. Isen tættere til Land N. for Seydisfjördr, mere spredt S. for Seydisfjördr. Frisk SØ.-lig Kuling.

Det synes, som om den Bedring, der indtraadte i den sidste Halvdel af Aaret, vil kunne fortsættes i Aar.

Der er tilsyneladende nok saa mange Laster i Markedet, og der bliver forhaabentlig igen en stor Korneksport fra Rusland.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, genvælgtes Grosserer A. Goldschmidt og Direktør Krøger til Kommitterede.

Med Hensyn til Udgifterne for det indeværende Aar, da er det selvfølgelig vanskeligt at udtale noget bestemt, men det synes dog, som der er en Bedring at spore.

Til Revisor valgtes Stabslæge G. Friederichsen.

Dampskibsselskabet »Myren«

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Skibsmægler Sæss aflagde Beretning.

Medens den første Halvdel af Aaret slæbte sig hen med lave Rater i de Farter, Selskabets Skibe hovedsagelig trafikerede, begyndte Fragterne fra Østersøen at antage en stigende Tendens hen paa Sommeren. Der viste sig at være en hel Del Trælaster til Afskibning, og hvad der hjalp til at støtte Træfragterne, var de store Kvantiteter af Korn, som ligeledes kom i Markedet.

Da nu tillige Markedet som Sortehavet, Middelhavet og Østen ogsaa freinviste en Opgang, bevirkede dette, at der ikke kom saa mange store Dampere i Østersø-Markedet som de tidligere Aar, hvilket selvfølgelig ogsaa bidrog sit til, at der til Tider kunde opnaas endog ret lønnende Fragter fra Østersøen for de mindre Baade.

Desværre viste Kulmarkedet ikke nogen Bedring, men holdt sig hele Aaret igennem paa et meget lavt Niveau.

Regnskabet stiller sig noget bedre end det forrige Aar, idet Nettofragten udgør Kr. 126,241.85, som med Fradrag af Renter, Kontingenter, Omkostninger samt Salærer, giver et Nettooverskud af Kr. 22,697.42.

Derfra gaar imidlertid et lille Tab fra forrige Aar, Kr. 3,501.50, samt Tab ved Havarier, Kr. 19,692.22, saaledes at Gevinst- og Tabs-Kontoen viser en lille Saldo paa Passivside af Kr. 3,005.20.

Det er navnlig de tre moderne, ny Baade, som har haft ganske gode Overskud, hvorimod dette ikke kan siges at være Tilfældet med de fire ældre Baade.

Der gaves enstemmig Decharge, hvorefter Grosserer Axel Schmidt og Grosserer O. Skovgaard-Petersen genvælgtes som Medlemmer af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet »Thore«

holdt den 29. April Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Geltling.

Forretningsføreren, Grosserer Thor E. Tulinus, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Der er i 1910 udført 63 Rejser mellem Island og Udlandet, deraf 44 med egne og 19 med befragtede Dampere. Ialt er indsejlet i Fragt c. Kr. 824,000, hvoraf egne Skibe Kr. 586,000 og fremmede Kr. 238,000.

Selskabet overtog i 1910 Kystfarten rundt Island, hvortil byggedes, paa dansk Værft, Dampskibene »Austria« og »Vestri«, der overtoges den 1. April 1910 og har vist sig særdeles velskikkede til Farten.

Etableringen af Kystfarten, om hvilken vi har Kontrakt for ti Aar, har det første Aar medført meget betydelige Ekstra-Omkostninger, der spares i Fremtiden.

Uagtet Aaret udviser en Merindtægt mod Aaret i Forvejen, nemlig c. Kr. 115,000 imod c. Kr. 100,000 i 1909, har Bestyrelsen dog ment det ønskeligt, af Hensyn til Selskabets Konsolidering, i Aar at foreslaa, at hele Overskudet overføres til Reservefondet, der efter nogle Afkrivninger nu ndgør Kr. 119,774.30 eller henved 50 pCt. af Aktiekapitalen.

Af Nettooverskudet, Kr. 60,687.23, gaar forlods til Reparationer i Aarets Løb og diverse Havarier Kr. 21,676.74.

Udsigterne for indeværende Aar maa siges at være normale.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter det afgaaende Bestyrelsesmedlem genvælgtes.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 7. ds. afholdtes der Prøvesejls med 3/m. Sk. »Anna«, bygget hos Skibbygmester N. P. Petersen, Thura.

Skibet, der maaler 212 Brutto Reg.-Tons, skal føres af Skibsfører Aug. Fisker, Thura.

Prøvefarten foregik til de om Bord værende Repræsentanters Tilfredshed. Skibet afgik derefter til Aalborg for at indtage en Ladning Cement til Finland. (»Svendh. Amtst.«)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schnbert, ank. hertil 9./5. — Alexandra, Nielsen, dokker. — Algarve, Borries, pass. Dartmonth 7./5. hertil. — Anglo Dane, Wiencie, afg. Arendal 8./5 Nord paa. — A. N. Hansen, Olsen, afg. herfra 8./5. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 8./5. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 25./4. til Boston. — Aruo, Fischer, afg. Reval 9./5. til Petersborg. — Aurora, Tønnesen, ank. Petersborg 8./5. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 4./5. — Beira, Lunge, ank. Marseille 6./5. — F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 4./5. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, dokker. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 8./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. Tunis 8./5. — Esbjerg, Strufve, dokker. — Florida, Andersen, ank. Newcastle 9./5. — Garonne, Kronmann, ank. Petersborg 8./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 5./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 2./5. — Hjelm, Rasmusen, ank. hertil 10./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Marsala 4./5. hertil. — Jolantha, Henriksen, pass. Brunsbüttel 10./5. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 7./5. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 27./4. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. Reval 9./5. til Petersborg. — Kurusk, Gommesen, ank. Petersborg 8./5. — Leopold II, Christensen, pass. Brunsbüttel 8./5. for Hull. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 5./5. — Louise, Larsen, ank. London 7./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Salonia 9./5. — Morsø, Nellemann, afg. Madeira 6./5. til Lissabon. — Moskov, Müller, ank. Antwerpen 8./5. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Algier 9./5. til Dunkerque. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 8./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 7./5. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 8./5. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 9./5. — Pennsylvania, Lissner, ank. London 1./5. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 9./5. — Pregel, Iversen, afg. Stettin 9./5. til Danzig. — Saga, Wiberg, ank. hertil 7./5. — Seine, Damp, afg. herfra 8./5. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, afg. Bergen 9./5. til Stavanger. — Tiber, Bech, afg. Cardiff 9./5. til Marseille. — Tyr, Thaning, afg. herfra 9./5. til Windau. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 6./5. til New York. — Viking, Meyer, afg. herfra 9./5. til Riga. — Lena ank. Stettin 4./5. — Malm ank. hertil 8./5. — Vadsø afg. Liverpool 8./5. til Swansea.

Vesterhavet. Nantik, Brinch, ank. Grimsby 7./5. — Nexos, Basse, pass. Ordrøssan 9./5. for Havnefjord. — Ellen, Hansen, ank. Grimsby 8./5. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 8./5. for Libau. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 9./5. for Åhus. — Hebe, Skou, afg. London 8./5. til Newcastle. — Inger, Schiff, afg. Mariager 8./5. til Pernan. — Cito, Jepsen, ank. Waterford 8./5. — Dagmar, Mathiasen, ank. Methil 8./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shnokoff, Brandt, afg. London 3./5. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 18./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Grimsby 6./5. til Kroustadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Russ, Petersen, ank. Miramichi 6./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Bona 24./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Huelva 6./5. til Bremen. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. Hamburg 8./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Halmstad 5./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Tyne 6./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Las Palmas 3./5. til Harburg. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 6./5.

C. K. Hansen. Aggersborg, ank. Huelva 6./5. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 5./5. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg ank. Cadiz 4./5. — Børglum afg. Methil 7./5. — Chassie Mærsk afg. Snnderland 4./5. — Dansborg ank. Torre 2./5. — Elsborg ank. Huelva 7./5. — Esrom pass. Perim 30./4. — Flynderborg afg. Cardiff 6./5. — Fredensborg afg. Windau 6./5. — Frederiksborg ank. Huelva 3./5. — Guldborg afg. Windau 5./5. — Gurra ank. Novorossisk 4./5. — Hammershus ank. Nikolajeff 5./5. — Harrildsborg afg. Genua 6./5. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 5./5. — Høneborg ank. Pernan 4./5. — Jelling afg. Hamborg 6./5. — Jømsborg afg. Swansea 5./5. — Jøngshoved afg. New York 2./5. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 7./5. — Kallundborg pass. Sagres 6./5. — Kale afg. Cadiz 25./4. — Klampenborg ank. Genua 2./5. — Kronborg afg. Norfolk 3./5. — Lejre ank. Helsingør 23./3. — Lilleborg ank. Rouen 5./5. — Marselisborg afg. Oran 4./5. — Visborg pass. Kjøbenhavn 8./5. — Næsborg ank. Riga 1./5. — Peter Mærsk afg. Huelva 2./5. — Randelsborg afg. Huelva 4./5. — Rosenborg pass. Sagres 4./5. — Silkeborg afg. Rouen 3./5. — Skakkeborg pass. Kjøbenhavn 8./5. — Skanderborg afg. Danzig 2./5. — Skjoldborg afg. Hartlepool 4./5. — Skodsborg afg. Newcastle 6./5. — Spigerborg afg. Windau 4./5. — Stegelborg afg. Windau 3./5. — Stjerneborg pass. Dartmouth 6./5. — Søborg afg. Cadiz 26./4. — Taarnborg afg. Grangemouth 5./5.

(Fortsættes Side 283.)

gaaende Navigationen findes i Biblioteket. Skibsmodeller fra gammel Tid findes i den ægyptiske Afdeling, det er kort sagt næsten umuligt for en Sømand ved egen Hjælp at finde det, der angaar Søvæsen. En stor Samling Skibsmodeller findes i Greenwich.

I Rotterdams Musæum findes en stor Samling gamle Haandtegninger af Skibe fra tidligere Aarhundreder, men de fleste er gemt bort i Mapper, saa Besøgende faar kun en enkelt at se, der er udstillet, med mindre Vedkommende véd, at der findes flere og anmoder om at se de andre. I Riga findes i Dommusæet en Samling Skibsmodeller lige fra de gamle Hansa Kogger til henimod Nutiden, og der findes et gammelt Skibsanke lavet af Egetræ. En stor flad Sten i Krydset har tjent som Vægt, for at det skulde synke. Ankeret vilde være stort nok til et Skib, der lastede over 100 Tons. Endnu findes der sikkert mange Ting vedrørende Søfarten, der er værd at gemme til senere Slægter, men de sikres først mod Tilintetgørelse og faar deres rette Betydning, naar de bliver samlet, hvor enhver kan finde dem. Meget er vel nok uigenkaldelig tabt, men det vilde dog være Synd at kaste Resten bort. Hvor er der Eksemplarer af de 24 forskellige Bøger om Navigation, der er trykt i Danmark før 1795? (Visbyes Søret blev trykt i Kjøbenhavn 1505). Er der endnu nogle af de Søkort over Øster- og Vesterøen tilbage, som Lv. Benedikt lod trykke 1568 i Kjøbenhavn? Findes der endnu nogen af Baggo Wandells »Vaagendes Øje eller en Gradbog for Søfarende«. Pindekompasser findes, men der er næppe paa selve Orlogsværftet en Kolderstok tilbage. Eksisterer der endnu Rorpuder? (de blev hængt paa Rorgængerens Lænd for at mindske Slaget af Rorpinden, inden Rattet blev indført paa større Skibe).

Hvor mange tænker over, at de lange Bukser for over Hundrede Aar siden fremkom, fordi Søfolk i Vestindien og andre varme Egne som sær Naade fik Lov til at bære lange Bukser som Beskyttelse mod Moskitoerne, og at de derfor blev kaldt *Matrosbukser*. Knæbukser var jo almindelige den Gang og længe efter.

Danskerne har jo været Søfarende fra ældgammel Tid, saa der er stor Sandsynlighed for, at der endnu kan samles en Del Sager fra tidligere Tid.

Jens Kusk Jensen.

Fragtmarkedet.

Medens Sortehavet etc. har udfoldet en efter Aars-tiden betydelig Aktivitet til fuldtud hævdede Rater, har andre Markeder gennemgaaende ikke fragtet saa meget, men Tonen er fast overalt, naar lige undtages La Plata hjemfester, hvor der synes at herske permanent Mathed. En Del af Tonnagen er gaaet ballastet til Indien eller til Staterne, hvorfra akceptabel Beskæftigelse har været at faa, særlig fra Indien, som var meget fast for Maj Lastning og er fast for Juni Tonnage. Fra Kurrachee betales saaledes pr. Maj 17/3 à 17/6 »nett terms« til ud-søgt Havn, og paa almindelige Betingelser pr. Juni omkring 17/, pr. Juli 15/6 à 16/. Andre Pladser i Østen har fulgt Trop. Saigon betalte for Rismel 24/6 til Bremen eller Hamburg, 25/ Losning i begge Havne. En særdeles livlig Forretning blev, som sagt, gjort fra Sortehavet etc. til fulde Rater for Maj Tonnage; men ogsaa pr. Juni og til Dels Juli er der en Del Begær. For store Baade fra Odessa, Nikolajeff etc. betales 9/ à 9/3 til London eller Rotterdam, 9/3 à 9/6 Antwerpen eller Weseren, indtil 9/9 Hamburg, fra Sulina noget lignende. Mindre Baade sluttedes til 10/6 à 11/ fra Sulina. Option Donau Lastning 1/ mere. Fra Azow sluttedes store Baade til 10/

any, 10/6 Hamburg. Til Sverig betales 12/ Basis én Lossehavn (4,800). Alle de forannævnte Rater er for prompt Lastning. Middelhavet har ikke sluttet meget, men det ser ud til, at Raterne skal komme op, da Tonnage bliver knappere. Paa Netto Charter fra Golfen betales 9/10½ til U. K. eller Kontinentet, og for Trælast 122/6 à 125/ til River Plate, 90/ tre Havne Englands Vestkyst. La Plata Markedet er flovt og Raterne som angivet i forrige Uge. Østersømarkedet ligger fastere med opadgaaende Tendens, thi Laster er rigelige og Redernes Holdning gennemgaaende stram. De første Dampere kom ind til Kronstadt Søndag den 7. Maj, og en Del Pladser i Nordsverig og Nordfinland er nu ogsaa tilgængelige, men helt op til Haparanda kommer Skibe næppe ind, førend sidst i denne eller Begyndelsen af næste Maaned. Samtidig vil Archangel aabne, og Tonnagen vil da blive godt fordelt, thi der er en Mængde ubefragtede Laster fra Hvidehavet. Udsigterne er saaledes ret lovende. Fra St. Petersborg bydes nu fast 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold, men da det lader til at være vanskeligt at faa Baade til denne Rate, bliver Købmændene sandsynligvis tvunget til at betale mere. Flere Redere har allerede sat deres Rate op til 1/3. Kulfragterne til Østersøen ligger maaske nærmest en Kende bedre end for en Uge siden, men i andre Retninger er der ingen væsentlige Forandringer at konstatere.

Generalforsamlinger.

Store Nordiske Telegrafskab

holdt den 29. f. M. aarlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Zahle. Bestyrelsens Formand, Kammerherre Suenson, aflagde Beretning.

Kablernes Tilstand havde været ret normal i 1910, og der var som sædvanlig foretaget en Del Fornyelser og Omlægningsarbejder. Kabeldamperen »H. C. Ørsted« havde været beskæftiget i Evropa i 112 Døgn, hvoraf 8 for fremmed Regning, og »Store Nordiske« og »Pacific« i Østasien i tilsammen 264 Døgn, hvoraf 65 for fremmed Regning.

Selskabets Indtægter i 1910 havde oversteget Forventningerne, idet der var en Stigning i »Telegramindtægterne« paa c. Kr. 305,000; dette i Forbindelse med en mindre Stigning paa nogle andre Indtægter og en tilfældig Formindskelse af Driftsudgifterne havde bevirket, at Nettofortjenesten var c. Kr. 422,000 større end Aaret forinden.

Bestyrelsen foreslog at udbetale en Totaldividende af 18 pCt., som i de to foregaaende Aar. Til Reservefondet henlagdes som sædvanlig 1 Million Kroner, til Pensions- og Understøttelsesfondet Kr. 200,000 og c. Kr. 2,067,087 overførtes til næste Aar.

Bestyrelsens Forslag vedtoges, og der gaves Decharge for Regnskabet.

Det efter Tur fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Kammerherre Suenson, genvalgtes, og i Stedet for afdøde Geheimelegationsraad Vedel valgtes Geheimekonferensraad de Løvenørn.

Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Progress

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. Salomonsen.

Forretningsføreren, Skibsmægler Sasse, aflagde Beretningen, hvoraf vi gengiver følgende:

I Forhold til Regnskabet for 1909 var Regnskabet for 1910 en Del bedre.

Medens Fortjenesten den første Halvdel af Aaret var paa et meget lavt Niveau, hedredes Forholdene noget hen paa Sommeren. Det var for Nord-Østersøfartens Vedkommende dog kun Trælasterne, som gik op, hvorimod Kulfragterne desværre hele Aaret holdt sig meget lave.

Selskabets fire Baade havde hovedsagelig været beskæftiget i Nord-Østersøfarten.

Regnskabet udviste et Fragtoverskud af Kr. 106,217.90, efter Fradrag af Renter, Omkostninger, Konsulatsafgifter, Tab ved Havari etc. samt Udgifter til Administration bliver Overskudet Kr. 43,162.10.

Dampere »Chr. Gylstorff«, Ulrik Holm« og »Wilh. Colding« har alle gennemgaaet deres Klassifikation, hvortil er medgaaet Kr. 10,972.86, som er fradraget Overskudet, saaledes at der til Rest bliver Kr. 32,189.24, hvormed Skibenes Anskaffelsesværdi nedskrives.

Der er saaledes ialt afskrevet Kr. 95,327.96 paa Skibenes oprindelige bogførte Værdi.

Morgenen. Paa Afladernes Forlangende fjærnedede Kap-lajnen de Støtter, der var til Hinder for Indladningen. Dette Arbejde var færdigt ved Totiden. Skibet blev lagt til ved en midlertidig Lastepads, og Indladningen begyndte den 22. om Morgenen. Efter at »Tuborg« var af-sejlet, blev Skibet forhalet til den Plads, hvor »Tuborg« havde ligget, og hvor Indladningen kunde foregaa med større Hurtighed. Skibet, der Tirsdag den 22. Marts kun indtog 280 Tons, indladede de tre næste Dage henholdsvis 430, 450 og 400 Tons. Lørdag den 26., da Agterlasten var fuldt indladet efter tre Timers Arbejde, indtoges ialt 280 Tons, og Mandag den 28., hvor der udelukkende arbejdedes i Forlugen, Resten 210 Tons. For begge disse Skibes Vedkommende mener Rederiet sig berettiget til at fordre Liggedagsgodtgørelse. Hvad »Tuborg« angaar hævder de Indstævnte, at Liggetiden begyndte den 12. Marts Kl. 10, og at man maa kunne regne med, at Skibet har været i Stand til at laste 370 Tons pr. Dag. Hvad »Anna Mærsk« angaar, hævder de, at Liggetiden maa regnes fra Mandag Morgen, og at man maa regne med de i Certepartiet nævnte 400 Tons pr. Dag.

»Flynderborg« kom senere til Ardrossan og indtog sin Last. For dens Vedkommende er der ikke rejst Krav paa Liggedagsgodtgørelse ved Indladningen.

Ogsaa Udlosningen er efter de Indstævntes Mening gaaet for langsomt for sig, saaledes at »Tuborg« i Odense skulde have erhvervet Krav paa Liggedagspenge for 20½ Timer, »Anna Mærsk« i Nyborg for 11¾ Timer og »Flynderborg« i Aarhus for 25 Timer.

I Anledning af de af de Indstævnte rejste Krav paa Overliggedagspenge maatte Citanterne deponere hos en Tredjemand forskellige Beløb, nemlig den 10. April 1910 for »Tuborg« Kr. 1,524.18, den 14. s. M. for »Anna Mærsk« Kr. 844.74 og den 24. s. M. for »Flynderborg« 500 Kr.

Citanten, der har anlagt Sag særskilt for »Anna Mærsk«, paastaar nu de Indstævnte tilpligtet at tilbagebetale de deponerede Beløb med Renter til Betaling sker, samt i Erstatning for de Citanten ved Forsinkelsen forvoldte Omkostninger (Optagelse af Besigtelser, Ekstra-Ophold af Jernbanevogne m. m.) for »Tuborg«s Vedkommende £ 50.6.0 og Kr. 72.76, samt for »Anna Mærsk« £ 5.3.0, ligeledes med Renter, som ovenfor angivet.

De Indstævnte, der gør gældende, at der ialt tilkommer dem i Overliggedagsgodtgørelse for »Tuborg« £ 80.18.9, for »Flynderborg« £ 18.15.0, og for »Anna Mærsk« £ 46.6.3, paastaar sig frifunden mod, at Citanten kendes berettiget til at hæve af hvert af de deponerede Beløb den Sum, hvormed det overstiger de Indstævntes Fordring paa Overliggedagspenge for det paagældende Skib, tillige med Renter af Differencerne.

Efter Omstændighederne findes Sagerne vedrørende alle tre Skibe at kunne paadømmes under et.

Hvad Indladningen angaar, findes Liggetiden hverken ved »Tuborg« eller »Anna Mærsk« efter de foreliggende Oplysninger at kunne regnes fra et tidligere Tidspunkt, end da Støtterne var fjærnet, altsaa henholdsvis den 14. om Morgenen og den 21. Kl. 2.

Hvad »Tuborg« angaar kan det ikke antages, at Skibet var i Stand til at laste ligesaa hurtigt under Indladningens Begyndelse og heniimod dens Slutning som i Mellemtiden, og Retten tør derfor ikke lægge en Rate af 370 Tons pr. Dag til Grund. Efter det oplyste maa Retten antage, at der hele Tiden er lastet saa hurtigt, Skibet kunde modtage, og at Certepartiet derfor ikke hjemler Ret til Liggedagspenge. Hvad »Anna Mærsk« angaar maa Retten gaa ud fra, at den har været i Stand til at indlade de stipulerede 400 Tons pr. Dag, men dette dog kun saalænge der kunde indlades baade i Forluge og Agterluge. For Tiden efter, at Agterlasten var fuldt lastet, tør Retten kun regne med Halvdelen, 200 Tons, og Følgen heraf er, at der kun bliver Tale om en Overliggetid af én Tredjedel Dag eller en Godtgørelse af £ 3. Citanten har villet gøre gældende, at den Omstændighed, at Søsterskibet

»Tuborg« var forsinket og optog Lasteplassen, maa bevirke, at der ikke kan være Tale om Liggedagsgodtgørelse, men heri kan Retten ikke give ham Medhold. De tre Certepartier er efter deres Indhold ganske selvstændige og maa bedømmes uafhængigt af hinanden.

Hvad Udlosningerne angaar, gælder det for alle tre Skibe, at der ikke fra de Indstævntes Side er tilvejebragt noget Bevis for, at den er foregaaet langsommere, end Skibet kunde levere og navnlig ikke noget Grundlag for en Bedømmelse af, hvor meget hurtigere Udlosningen burde være sket. At der nu og da har manglet Jernbanevogne synes at være opvejet ved, at der er arbejdet udover almindelig Arbejdstid. Retten tør derfor ikke paa del foreliggende Grundlag tillægge de Indstævnte nogen Liggedagsgodtgørelse for Udleveringen.

Det af Citanterne deponerede Beløb, Kr. 2,868.92, med Renter, kendes Citanten berettiget til at hæve, mod at han til de Indstævnte betaler £ 3, men iøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale fri at være.

Hvad de Omkostninger angaar, der skyldes Ekstraophold af Jernbanevogne og lignende, findes der ingen Grund til, at Rederiet skulde betale dem. Hvad Omkostningerne til Besigtelserne angaar findes de at maatte henregnes til Sagsomkostninger. For den Sags Vedkommende, som er anlagt om »Anna Mærsk«, findes Sagens Omkostninger at burde hæves. For Sagens vedrørende »Tuborg« og »Flynderborg« findes de at maatte tillægges Citanten med 400 Kr.

Et Søfartsmusæum.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Dansk Søfartstidende's Redaktion bedes velvilligst tillade mig at bringe Hr. Carl E. Aabye en Tak, fordi han har slaaet til Lyd for et Søfartsmusæum, hvor de Sager, der henhører til Søværnets, kan samles og de ty hen, der ønsker at lære tidligere Tidens Forhold og Redskaber at kende. En Ting har ofte slaaet mig baade i Kjøbenhavn og i Udlandet, og det er, at Seværdighederne er anbragt paa saa forskellige Steder, saa den, der kun har lidt Tid til sin Raadighed, ikke kan naa at komme rundt i Byen til dem. I den Retning danner dog British Musæum i London en Undtagelse; i dets forskellige Afdelinger findes næsten alt, kun ingen Søfartsafdeling.

Kan det lykkes at faa et Søfartsmusæum i Danmark, vilde det maaske være lettest for de Besøgende, om det blev en Afdeling af et af de andre, f. Eks. Oldnordisk Musæum, og derved kunde der maaske blive Haab om, at de dér beroende Sager (gamle Baade etc.) kunde blive flyttet til Søfartsafdelingen.

I Dunkerque er Sagen løst paa den Maade, at Sager vedrørende Handel og Søfart er udstillet i en Bygning tæt ved Dokkerne; der er Skibsmodeller fra Ind- og Udlandet, Kontorflag, Modeller af Havne og Dokker og gamle Vaaben. I Handelsafdelingen er Samlinger af Planter, Prøver af Korn og Frø, Træsorter, Mineralier og andre Raaprodukter, endvidere de forædlede Produkter, Olje, Maling, Lak, Gummi, kemiske Produkter og en Mængde Ting, som man daarligt kender af Navn og sjældnere har set. En saadan Samling er meget lærerig, for der kan man faa Indblik i Fortid og Nutid; det Lokale der benyttedes var ikke overdreven stort.

Tidligere var der udstillet to Blyankre fra Føniciernes Tid paa British Musæum, de var ikke til at finde ved mit sidste Besøg dér, bagefter fik jeg at vide, de var bragt ned i Kælderen, hvor man jo ikke tænker paa at søge dem. De gamle Navigationsinstrumenter som Astrolabe, Jakobsstav, Solskiver, Oktanter, Pistorscirkel findes i Afdelingen for Ure og Instrumenter. Søkort og Bøger an-

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 14/1911, afsagt den 12. April 1911. Dpsk. »Rut«s Rederi, Sydfyenssk Dampskibsselskab mod Overretssagfører Fenger paa Dpsk. »Thor II«s Vegne.

Den 23. December 1910 fandt der en Kollision Sted i Svendborg Sund i Løbet mellem Taasinge og Thuro omtrent ud for den Bugt, der under Navn af Ørekrog skærer sig ind i Taasinge, mellem S/S. »Rut«, der gik Syd paa, paa Rejse fra Svendborg til Rudkjøbing med Passagerer og Post, og S/S. »Thor II«, der kom Syd fra paa Rejse fra Nakskov til Svendborg med Stykgods, Heste og Kreaturer og nogle Passagerer. Det var graa Luft, men fyrklart, og der var ret stærk Strøm fra Syd. »Rut« er en Skruedamper paa 93,24 Brutto Reg.-Tons, godt 90' lang, dens Amning var ved den paagældende Lejlighed 7' agter og 3½' for. »Thor II« er en Skruedamper paa 273,36 Brutto Reg.-Tons, 126' lang, og dens Amning var c. 11' agter og 2—3' for. Den dybe Del af Farvandet, som er ret smalt og noget bugtet, er angivet ved to Ledefyr ved Kristiansminde. Efter det oplyste maa det antages, at »Rut« har holdt sig med Vestskel i disse Ledefyr, saa vestlig i Farvandet, som dens Fører ansaa for forsvarligt. »Thor II«, som tidligere en Gang havde rørt Grunden lige overfor Ørekrog, maa efter det oplyste antages udfor den sydlige Del af Breininge Skov, hvor det dybe Farvand i det væsentlige ligger Øst for Ledefyrinien, at have holdt sig godt Øst for denne, men derefter, da den nærmede sig Ørekrog, hvor Løbet i det væsentlige ligger Vest for Ledefyrinien, at have lagt Roret Styrbord for at gaa vestligere. Den var foruden med de reglementerede Lanterner forsynet med en Lyskaster, som, efter hvad der maa antages, noget har blændet »Rut«s Besætning og gjort, at »Thor II«s Sidelanterner ikke saas fra denne. Da »Thor II« drejede for, som omtalt, at styre Vest for Ledefyrinien, gav den to Stød i Dampfløjten for at antyde for den mødende Damper, at den havde givet Styrbords Ror, og at den ønskede, at den mødende Damper skulde gøre det samme og passere den paa dens Styrbords Side. »Rut«s Fører, der efter sin Forklaring ikke var sikker paa, at der var Tid til at gøre en saadan Manøvre, gav uden at give Ror ét Stød for at antyde, at den ikke gjorde den Manøvre, den anden ønskede. »Thor II« gav atter to Stød, og »Rut«, for hvem det nu var for sent at undvige Kollisionen ved en Drejning, slog fuld Kraft »Bak«. Kollisionen kunde imidlertid ikke undgaas, og »Rut« løb sin Stævn under en Vinkel af 45° ind i »Thor II«s Bov lige agten for Bakken. Begge Skibe tog Skade. »Rut«s Istandsættelse kostede 3.000 Kr. og »Thor II«s Skade er under Sagen anslaaet til c. 4.500 Kr.

Under nærværende Sag har Citanterne paastaet Indslævnte. Overretssagfører Fenger, paa »Thor II«s Vegne, dømt til at betale de ovennævnte 3.000 Kr. samt en Del indirekte Skade, der ialt beløber sig til Kr. 709.80 derunder Hyre til Mandskabet i den Tid, Skibet blev repareret, Kr. 605.15, med Renter og med Tillæg af Sagens Omkostninger, og saaledes, at de kendes berettiget til for det nævnte Beløb at gøre Udlæg i »Thor II«.

Indslævnte har paastaet sig frifunden, idet han har gjort gældende, at det er »Rut«, der har Skylden for Sammenstødet, og han har forbeholdt sig Ret til under en senere Sag at sagsøge »Rut« til Erstatning. Subsidiært har han paastaet Skaden delt mellem Skibene og mest subsidiært Beløbet nedsat med Kr. 216.13, idet han, som iøvrigt intet har mod Erstatningens Beløb at erindre, gør gældende, at der er fordret Hyre for et for stort Antal Dage.

Retten maa efter de foreliggende Oplysninger finde, at hele Ansvar for Sammenstødet maa lægges paa »Thor II«. Farvandets Bredde er ikke større end, at Søvejsreglernes Art. 25, hvorefter Dampskibe i snævre Løb,

naar det kan ske uden Fare, skal holde sig til den Side af Farvandet, der ligger paa Skibets Styrbords Side, maa finde Anvendelse. Det havde ikke været nødvendigt for »Thor II« i nogen Del af det paagældende Løb at gaa Vest for Fyrinien, men selv om »Thor II«s Fører ikke har været klar over dette og troet det forsigtigst udfor Ørekrog at gaa noget vestligere, maatte han, naar han netop paa dette Sted mødte et andet Dampskib, udvise den største Forsigtighed, og han har ikke haft nogen Ret til at fordre eller forudsætte, at den anden Damper gik Øst for ham. Hvis han paa Grund af »Thor II«s Dybgaaende mente det nødvendigt at gaa saa vestlig, som han gjorde, burde han i Tide for ikke netop dér at passere den anden Damper have sagt Farten noget, en Manøvre, som den stærke Strøm maaske nok havde vanskeliggjort men sikkert ikke umuliggjort.

Hvad »Rut« angaar, maa der gaas ud fra, at det ikke kunde forlanges, at den gik vestligere, og den eneste Fejl, den ses at have begaaet, er, at den paa Trods af de internationale Søvejsregler har givet ét Stød i Dampfløjten uden samtidig at give Bagbords Ror. Da dette Signal imidlertid ikke er misforstaaet eller har medvirket til, at Kollisionen fandt Sted, kan det ikke bevirke et andet Resultat.

Der maa gives Indstævnte Medhold i de af ham anførte Betragtninger med Hensyn til Hyrebeløbets Størrelse, og det Beløb, der vil være at tilkende Citanterne, bliver derfor kun Kr. 3.483.67 med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger findes at burde tilkendes Citanterne med 200 Kr.

Statskassens Ret vil være at forbeholde i Anledning af, at Skons- og Taksationsforretningen paa »Rut«, der er fremlagt af Højesteretssagfører Asmussen for Citanterne den 15. Februar 1911, ikke ses at være tilstrækkelig stemplet.

Dom i S. S. Nr. 84 og 85/1910, afsagt den 23. December 1910. Grosserer Carl Bayer mod Rederiet C. K. Hansen.

Efter at Citanter, Grosserer Carl Bayer, overfor de danske Statsbaner havde paataget sig at levere et større Parti Jernbaneskiner fra Skotland, afsluttede han efter nogle Forhandlinger med en Prokurist hos de Indstævnte, Rederiet C. K. Hansen, tre Certepartier af 2., 11. og 22. Marts 1910, hvorved han befragtede de tre Skibe »Tuborg«, »Anna Mærsk« og »Flynderborg« til at afhente Ladningen i Ardrossan i Skotland. I Følge Certepartierne skulde Skibene indtage en fuld og komplet Ladning Skinner af Maksimumslængde 15 Meter og føre dem til forskellige Byer i Danmark. Det hed i alle tre Certepartier, at Ladningen skulde indtages efter en Rate af 400 Tons pr. Arbejdsdag »forudsat, at Skibet kunde modtage Ladningen efter denne Rate«. For Udlosningens Vedkommende indeholdt Certepartierne lignende — ikke helt enslydende Bestemmelser. For de to Skibe var der fastsat en Rate af fra 200 til 250 Tons pr. Dag »forudsat, at Skibet kunde afgive Ladningen, efter denne Rate«. For det tredje Skib (»Flynderborg«) hed det kun, at Ladningen skulde losses, »saa hurtig Skibet kan afgive til Vognene«.

»Tuborg« kom til Ardrossan Lørdag den 12. Marts og meldte sig lasteklar Kl. 10 Fm. Det viste sig, at Skibet ikke rigtig egnede sig til at indtage de lange Staal-skiner, men navnlig hindredes Indladningen ved nogle i Lasterummene anbragte Støtter, som Kaptajnen ikke ønskede at fjærne. Først efter at have faaet Ordre dertil fra sit Rederi, fjærnedes han nogle af Støtterne, og Sorteringen begyndte derefter Mandag Morgen den 14. Paa Grund af Skinnernes Længde og Lugerens Lidenhed gik Indladningen langsomt navnlig de første og de sidste Dage. Det højeste Antal Tons, der indladedes nogen enkelt Dag, var 370 Tons. Skibet blev først fuldt indladet den 22. Marts. »Anna Mærsk« ankom Søndag den 20. Marts og meldte sig lasteklar Mandag den 21. om

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Fredag den 30. Juni 1911.

18. Aarg.

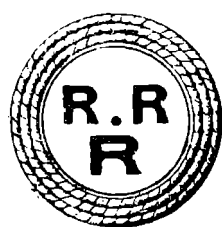
M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
Amlante

Tekn. Maskinhandel.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløv. Frilhavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s **Randers Rebslaaeri**
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Økssler og Økkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegrammar.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copensure 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT Accommodation for 15 Steamers
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.



Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carholttermann, Kjøbenhavn.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling Lørdag den 8. Juli d. A.,
Fmd. Kl. 9, i Industriforeningen (Albani Torv) i Odense.

Dagsorden:

- 1) Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
- 2) Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
- 3) Valg af 2 Revisorer for Aar 1911.
- 4) Vedtagelse af Stedet for næste ordinære General-
forsamlings Afholdelse.
- 5) Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for Danske
Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Sø-
folk.
- 6) Navigationsvæsenets Omordning og Ændringer i
Sønæringsloven.
- 7) Forslaget til Lov om Aktieselskaber.
- 8) Kontingentspørgsmaal angaaende »Copley«.
- 9) Discussion om Forandring i de internationale
Maalingsregler for Sejlskibe.
- 10) Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende
Bladsagen.
- 11) Fragtraterne.
- 12) Forskelligt.

Svendborg, den 25. Juni 1911.

P. B. V.

C. P. Lund,
Formand.

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1911.

Den udenlandske Sømandsstrejke fortsættes fremdeles og virker meget hæmmende paa Skibsfarten i en Del af de engelske og hollandske Havne. Fra Liverpool meldes gennem »Ritz. Bur.« den 27. ds., at Pacific-Dampskibsselskabet, der var forhindret i at lade fem af sine Dampere afgaa, er gaaet ind paa Sømændenes Fordringer. I Hull har de Strejkende fuldstændig lammet Skibsfarten og nægter at give Tilladelse til, at Skibenes Ladninger bringes i Land, selv om disse bestaar af letfordærvelige Varer, som Smør, Æg eller andre Fødevarer. De Tog, som plejer at køre mellem Dokkerne og Byen, er indstillede. I Leith har Situationen ikke bedret sig. Efterhaanden som Skibene ankommer dertil, giver Besætningerne Rederne Meddelelse om, at de slutter sig til Strejken. Flere Skibe har maattet opgive deres regelmæssige Afgang. Tre Dampere, som det var lykkedes at skaffe sig Mandskab, er den 27. gaaet til Søs. Samme Dag meldes fra South Shields, at Situationen ved Tynen er meget alvorlig. Atten Dampere, der regelmæssigt anvendes i Kultrafikken paa London, ligger for Anker uden Besætninger. I Sunderland har Dokarbejdernes Strejke fuldstændig standset al Skibsfart. »Shipp. Gaz.« meddeler den 28., at der fra Redernes Side vil blive fremsat et Forslag til Overvejelse, hvorefter Skibsrederforeningen skulde søge at faa indført en Normalløn, der skulde betales i de vigtigste Havne i Landet. Dette menes at være ensbetydende med, at Rederne vil gaa med til at betale højere Løn.

I Amsterdam hviler Arbejdet fuldstændigt paa tyve af de der liggende femogtredive Skibe. De strejkende Havnearbejders Antal skal være henved 2,000, og de strejkende Sømænds c. 750. Fra Liverpool meldes den 28., at 4,000 Havnearbejdere har nedlagt Arbejdet, ligesom Besætningerne paa de betydeligste transatlantiske Dampskibslinier har nedlagt Arbejdet. Al Skibsfartsforretning i Manchester er praktisk talt standset, da 3,000 Havnearbejdere og c. 1,000 Søfolk og Fyrbødere dér har sluttet sig til Strejken. Fra London meddeles samme Dag, at Situationen opfattes som værende i høj Grad alvorlig. Byerne omkring Hull klager over Mangel paa Smør og Æg. Importørerne har henvendt sig til Indenrigsministeren om Intervention for at frigøre Produkter henliggende i Hull. »Great Eastern Railway« frygter for, at der, hvis der sker stærkt forøget Afsendelse over Harwich, straks vil opstaa Spektakler ogsaa i denne Havn. Hvis Strejken fortsættes og udvides, vil den uundgaaeligt standse Danmarks Eksport til England.

Antallet af Dampskibsselskaber, der bøjer sig for Søfolkernes Krav, forøges stadig. Der skal den 29. finde et Møde Sted i Hull mellem Repræsentanter for Skibsrederne og de Strejkende og Embedsmænd fra Handelsministeriet, som Følge heraf er Strejkevagterne bleven inddraget og Vaabenstilstand erklæret.

Karantæneforanstaltninger. Udenrigsministeriet meddeler, at det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at

1) Skibe, der har forladt Brindisi, Tarent, Mitylene, Chios og Santi-Quaranti efter den 3. ds., underkastes en effektiv Karantæne paa 24 Timer (Overfarten ikke iberegnet); for 3dje Klasses Passagerer og Mandskabs Vedkommende tillige med Desinfektion af smudsigt Linned;

2) Skibe, der har forladt Neapel efter den 3. ds., paalægges der fem Dages Karantæne (Overfarten iberegnet) med Desinfektion;

3) Skibe, der har forladt Alexandria efter den 30. f. M. paalægges der fem Dages Karantæne (Overfarten iberegnet) med Desinfektion.

Justitsministeriet har under 24. Juni udstedt følgende Bekendtgørelse.

I Følge foreliggende Meddelelser maa Smyrna anses for kolerasmittet.

Som Følge heraf sættes Bestemmelserne i Paragraferne 13—15 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Smyrna, uden at have anløbet evropæiske Havne, ligesom Bestemmelserne i Lovens Paragraf 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9 Paragraf 17, Paragraf 18 jfr. Paragraf 16 Nr. 5 og 7—9 og Paragraferne 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

A. Bestemmelserne i den nævnte Lovs Paragraffer 13—15 og for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar Bestemmelserne i Lovens Paragraf 16 Nr. 1—3 og 6—9, Paragraf 17, Paragraf 18 jfr. Paragraf Nr. 6—9 og Paragrafferne 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn er herefter med Hensyn til Pest i Virksomhed overfor:

- 1) Havnene i Ægypten,
- 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

B. Bestemmelserne i Lovens Paragraffer 13—15 og for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, Bestemmelserne i Lovens Paragraf 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, Paragraf 17, Paragraf 18 jfr. Paragraf 16 Nr. 5 og 7—9 og Paragrafferne 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn er herefter med Hensyn til Kolera i Virksomhed overfor:

- 1) Smyrna,
- 2) Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 3) De nederlandsk-ostindiske Kolonier.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Advarsel mod Nybygning. Stillingen paa det store Verdensfragtmarked bedres ikke, skriver »Fair-play«, men bliver tværtimod mindre tilfredsstillende. Paa de fleste — for ikke at sige alle — betydelige Markeder er der Overforsyning af Tonnage. Stillingen er dog ikke saaledes, at den betyder nogen fuldstændig Ødelæggelse af Markedet; henimod Slutningen af August vil der sikkert komme en langt bedre Efterspørgsel efter Tonnage og en betydelig Stigning i Fragterne fra Sortehavet, medens den nuværende politiske Situation med Uroligheder paa Balkan og i Marokko maaske er klaret inden den Tid. Selv om Situationen, saaledes som den nu er, kun giver Anledning til en øjeblikkelig Bekymring, saa viser den dog tydeligt, hvor ufornuftigt eller uforsvarligt det vil være at forøge Tonnagen ud over den Overproduktion, som allerede nu eksisterer.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 28. Juni. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 12,000 Kr. for Bjergningen af Damperen »Klippan« af Gøteborg, der den 25. Januar 1911 grundstødte ved Femerns Kyst. Sagens Omkostninger ophævedes.

Samme Dag dømtes Assurandørfirmaet Aug. Borgen til at betale E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 3,168 Kr. som Vederlag — for Ladningens Vedkommende — for Bjergningen af den ved Hyllekrog paa Lollands Sydvestkyst i Oktober 1910 strandede Skonnert »Othello« af Höganäs og i Sagsomkostninger 150 Kroner.

(»Ritz. Bur.«.)

Dagsordenen for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling, Lørdag den 8. Juli d. A. i Odense, vil ses af omstaaende Annonce.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 64/1911, afsagt den 21. Juni 1911. Overretssagfører A. Munch-Petersen, Aktor, mod Tiltalte P. H. B., Fører af S/S. »Constantin«.

Under nærværende Sag tiltales Fører af S/S. »Constantin«, P. H. B., som ikke tidligere er befundet straffet, for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den 6. December 1910 afgik den af Tiltalte førte Damper »Constantin« fra Newcastle for at gaa til Frederikshavn med en Ladning Kul og Stykgods. Kursen sættes Øst $\frac{3}{4}$ Nord. Den 7. December toges der Observationer baade om Morgenen og Middagen, og Middagspladsen bestemtes til 56° 12' N. Br. og 3° 23', 7 Ø. Lgd. (noget mere mod Nord, end han mente at være). Tiltalte vedblev at styre samme Kurs. Man saa ikke Hanstholm Fyr, da man næste Formiddag ved 6 Tiden skulde være tværs af dette Fyr, og Tiltalte gik derfor ud fra, at man var en 14—16 Kvartmil til Søs. I Virkeligheden har Skibet sikkert været nærmere, men der har utvivlsomt ligget en tæt Dis inde over Land. Tiltalte tog ingen Lodskud og vedblev at styre samme Kurs, der, som det har vist sig ved en i Retten foretagen Afsætning paa Kortet, vilde føre ham ind paa Kysten lidt Syd for Hirtshals. At det var noget diset, synes Tiltalte efter det foreliggende at have været klar over. Han har nemlig selv forklaret, at han søgte at komme til Klarhed over, hvor diset det var, ved at iagttage den Tid, der gik fra det Øjeblik, man fik et modgaaende Skibs Topplanterne i Sigte, til det Øjeblik, man havde Skibet tværs; men det synes, som om han aldeles ikke har regnet med, at der, som det saa ofte hænder, kunde ligge en stærkere Dis inde over Land end ude paa Havet. Han vedblev at styre samme Kurs uden at sagtne Farten, uden at tage Lodskud og uden at give 2den Styrmand, der var paa Broen, Ordre til at tage Lodskud. Selv opholdt han sig mest nede, men kom nu og da op paa Broen.

Ved 9 $\frac{1}{2}$ Tiden blev Tiltalte varskoet af Styrmanden, at Skibet nærmede sig en Taagebanke. Han gik op paa Dækket og saa sig om, undersøgte Loggen og gik derefter ind for at afsætte Skibets Plads paa Kortet, men gav ikke Ordre til at lodde eller til at mindske Farten. Inden Tiltalte endnu havde afsat Skibets Plads paa Kortet, grundstødte Skibet tre Sømil SV. for Hirtshals. Skibet led en Del Skade, og der maatte en Bjergningsdamper til at tage det af Grunden. Skaden opgjordes til c. 13,000 Kr., Bjergelønnen er af Retten ansat til 10,000 Kr.

Skibet var i Besiddelse af et Walkers Patentloddeapparat, og der var tre Mand paa Vagten; det vilde altsaa have været en let Sag for Tiltalte at lodde. Tiltaltes Defensor har gjort gældende, at det ikke paa det paagældende Sted vilde have nyttet meget at lodde, men heri kan Retten ikke give ham Medhold. Tiltalte kunde ved i Tide at tage en Række Lodskud have vidst, at han var kommen nærmere til Kysten end forsvarligt, og det maa anses for en ret alvorlig Pligtforsømmelse, naar han uden at tage Lodskud stod Skagerak ind, skønt han havde passeret Hanstholm uden at faa Øje paa Fyret, og skønt han saaledes ikke kunde have nogen paalidelig Viden om, hvor han befandt sig. Tiltalte har — navnlig under den første Søforklaring — gjort gældende, at han var uden Skyld, og at Grundstødningen maatte skyldes en stærk Strømsætning, men i Virkeligheden bar Kursen selv uden Strømsætning ind omtrent mod det Sted paa Kysten, hvor Skibet kom til at staa, og Tiltalte har ikke haft nogen rimelig Grund til at tro, at han var langt fra Land. Han burde have forstaaet, at det, at han ikke saa Fyret ved Hanstholm, lige saa godt kunde skyldes Dis over Landet.

Naar Tiltaltes Defensor har villet skyde en Del af Skylden paa Styrmanden, kan Retten heller ikke give ham Medhold heri. Det var Kaptajnen, der havde Ledelsen af Navigationen, og han burde under disse Omstæn-

digheder have givet Styrmanden fornøden Ordre til at lodde, hvis han ikke selv vilde lade det foretage.

I Overrensstemmelse med det anførte, vil Tiltalte i Medfør af Sølovens § 293 være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, der findes at kunne ansættes til 200 Kr.

Tiltalte vil dernæst have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor Overretssagfører A. Munch-Petersen og Overretssagfører H. Steinthal, hvis Sagførelse har været forsvarlig, 50 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 53/1911, afsagt den 17. Juni 1911. Overretssagfører Munch-Petersen, Aktor, mod Føreren af S/S. »Carla« af Nordby Kaptajn L. J. H. og Styrmand J. A. N.

Under nærværende Sag tiltales Føreren af Damperen »Carla« L. J. H. og Styrmand J. A. N., af hvilke ingen tidligere er fundet straffet, for Overtrædelse henholdsvis af Sølovens § 293 og af dens § 306.

Sagens Omstændigheder er følgende: »Carla«, der var paa Rejse fra Libau til Aarhus med Oljekager, passerede Fredag den 28. Januar f. A. Kl. 7,15 Em., Sletterhage Fyr paa Sydspidsen af Helgenæs. Kursen blev derefter sat Nordvest efter imod Aarhus. Det var stærk Storm af Sydøst, og der stod en ret stærk Sø ind i Aarhusbugten. Da det tillige begyndte at blive tykt, ansaa Kaptajnen det for uforsvarligt at gaa ind til Aarhus om Natten, og lagde derfor Skibet ved Ottetiden Øst over med halv Kraft paa Maskinen. Han gik ned efter at have paalagt Styrmanden at holde det gaaende Natten over omkring Sletterhage Fyr.

Styrmand Nielsen, der tidligere har været Skibsfører, lod vedblivende Skibet gaa Øst over indtil Kl. 9,45 Em., da han lagde det Syd over. Det var imidlertid blevet Snetykning, og Sletterhage Fyr, der viser hvidt, fast Lys fra S. 88° V. til N. 63° V. og rødt fast Lys fra N. 63° V. til N. 56° V., maa forlængst være tabt af Sigte. Skibet gik Syd over indtil Kl. c. 11, da Styrmanden fik en Lysning i Sigte i Sydøst. Han ansaa denne for Sletterhage Fyr, men da Lysstyrken var svag, og da Sirenen lige akkurat kunde høres, mente han sig berettiget til at antage, at han var langt fra Land. Han lagde atter Skibet Øst over med langsom Maskine. Han gik ud fra, at han var i Fyrets hvide Vinkel, og at han vilde se rødt Lys, inden han nærmede sig Helgenæs saa meget, at der var Fare for Stranding. Skibet maa imidlertid allerede længe forinden have været indenfor den røde Vinkel og saa langt inde mod Land, at Fyrets Lys overhovedet ikke var direkte synligt. Det Skær, Styrmanden har set, maa, hvis det stammede fra Fyret, have været indirekte, muligvis Belysningen paa Sneen omkring Fyret. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ grundstødte Skibet lige under Land omtrent Vest for Ellermansbjerg, altsaa omtrent én Sømil Nord for Fyret. Skibet, der blev læk, kunde ikke komme af Grunden ved egen Hjælp, og det blev først Natten mellem den 30. og 31. Januar, efter at en Del af Ladningen var udlosset, slæbt af Grunden i stærkt beskadiget Stand af en Bjergningsdamper, hvem der blev tilkendt en Bjergeløn af 7.500 Kr.

Efter det foreliggende findes ingen af de Tiltalte at kunne fritages for Ansvar for den ret meningsløse Stranding. Tiltalte Kaptajn H. burde, hvis han overhovedet vilde gaa ned, have givet Styrmanden tilstrækkelige og fornuftige Instrukser, og det kan ikke diskutere ham, at Styrmanden er en Mand, der næsten har samme Alder, som han selv, og som tidligere har sejlet som Skibsfører, da det dog er ham (Kaptajnen), der har det fulde Ansvar for Skibets Navigation. Det havde sikkert været det heldigste, om Skibet havde holdt sig ude i Sletterhage-Fyrs hvide Vinkel og var gaaet frem og tilbage i denne Vinkel, men hvis Kaptajnen foretrak at gaa Øst over for at komme nærmere ind under Land og faa smulere Vand,

burde han have givet Styrmanden bestemte Instruksener om, hvorlænge han maatte gaa i østlig Retning.

Hvad Tiltalte Styrmand N. angaar, findes han heller ikke at kunne undgaa Ansvar. Han burde have forstaaet Faren ved saalænge at holde Øst efter og burde ikke anden Gang have skiftet Kursen ind mod Land. Efter hans egen Angivelse fik han det paagældende Lysskær at se omtrent i Sydøst, men han har ikke pejlet dets Retning nøjagtig, og inden Grundstødningen maa han i Virkeligheden have haft Skæret ikke langt fra misvisende Syd. Selv om Pejlingen var noget vanskeliggjort af Forholdene, kan det derfor ikke have været vanskeligt for ham at se, at han havde Skæret i en anden Retning, end han efter Kortet kunde have det hvide Lys i Fyret, og at han altsaa var længere inde under Land, end han maatte være. Hertil kommer, at Søen saa langt under Land utvivlsomt har været smulere, hvilket burde have manet ham til Forsigtighed.

I Overensstemmelse med det anførte vil begge de Tiltalte i Henhold til de anførte Solovsbestemmelser være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, der findes at kunne fastsættes til 100 Kr. for hver.

Begge de Tiltalte vil dernæst in solidum have at betale Aktionens Omkostninger, derunder Salar til Aktor, Overretssagfører Munch-Petersen, hvis Sagførelse har været forsvarlig, 50 Kr., hvorhos de hver for sig vil have at betale i Salar til deres Defensor, Overretssagfører H. H. Schmidt og Overretssagfører Siesby, hvis Sagførelse ligeledes har været forsvarlig, hver 35 Kr.

Søvejsregler og Lydsignaler.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 37 for 16. Maj d. A. er under Mærket »Skibsfører« optaget en Artikel om Styring og Fløjtesignaler for et Tilfælde, der har den allerstørste Betydning for Sikkerheden paa Søen, nemlig naar Dampere kommer lige eller næsten lige mod hinanden, og da denne Sag vist interesserer mange, vil jeg bede om Plads for nogle Bemærkninger dertil.

Paa Søen, hvor Dampers Kurser krydser hinanden, er det tilstrækkeligt at følge Søvejsreglerne for at undgaa Sammenstød; men denne Fordel kan ikke med samme Ret anføres for den store Del af Trafiken, der foregaar i Farvande, hvor Dampere styre samme eller nøjagtig modsatte Kurser, som gør det nødvendigt ret ofte at foretage Kursforandring for at undgaa Paasejling, og naar dette ikke altid lykkes, da er det oftest en Følge af, at den nødvendige Manøvre ikke udføres rettidig enten paa Grund af usigtbart Vejr eller et forkert Skøn, som til Tider kan begrundes ved Søvejsreglernes Elasticitet.

I Følge disse Reglers Art. 18 skal Dampere dreje til Styrbord, naar de kommer lige eller næsten lige mod hinanden; men denne (efter min Mening) tilstrækkelige Bestemmelse svækkes ved en yderligere Forklaring om, at denne Forholdsregel kun gælder det specielle Tilfælde, at den modgaaende Dampers Master er paa det nærmeste overet med Skibets egne eller, at begge Sidelanterne er synlige ret for. Var det muligt at holde Dampere paa sløt Kurs, som om de fulgte Skinner, da var den nævnte Motivering muligvis nødvendig; men da der i Praksis maa regnes med mindst $\frac{1}{4}$ Strøgs Giring til hver Side, saa hænder det, at en modgaaende Dampers Master kan være overet med Skibets egne for en Tid, selv om Kurserne bringer Skibene godt fri af hinanden; det modsatte kan ogsaa være Tilfældet.

Sagen »Saxo« kontra »Helfried Bismarck« viser i Retning af Faren ved de her nævnte Ulemper, men desuagtet er det en Kendsgerning, at selv om disse Paragrafer ikke er fuldkomne, saa har de bestaaet en Prøve,

der burde hæve dem over Kritik, og naar de alligevel ofte kritiseres ikke alene af Søfarende, men endogsaa Søretter maa afgøre deraf følgende Uoverensstemmelser, da er det næppe en Følge af Fejl ved de internationale Regler, men derimod forskellig Opfattelse af dem. Forskellen paa Teori og Praksis spiller vist en betydelig Rolle i den Retning.

En »Skibsfører« har Ret i, at det indenfor visse Punkter ikke er lovligt at dreje til Styrbord ind mod en modgaaende Dampere, hvis Kurs er parallel med ens egen; men dersom Vinkelforskellen oprindeligt er saa lille, at det ved en betydelig Giring kan forudsættes, at den røde Lanterne (hvis synlige Vinkel skal skære Kursen) eller Bagbords Side kan komme i Sigte fra Modparten, da er en Kursændring nødvendig, og der er ingen Tvivl om, at enhver Søren vil indrømme, at det indenfor denne Grænse kan forsvares at dreje til Styrbord, og jo tidligere denne Afgivning foretages desto bedre for begge Parter. Ved rettidig at manøvrere saaledes undgaaes altid den meget kritiske Situation, der kan fremkomme ved, at Modparten i kort Afstand viser rød, og det er nødvendigt at dreje af derfor, medens Dampere er under Paavirkning af modsat Ror.

Ved at vige til Siden for andre Dampere er det af allerstørste Vigtighed at kunne bedømme deres Kurs, og Tilladelse til at føre to Topplanter er i den Retning et Gode, der ikke kan vurderes højt nok, men derfor er det beklageligt, at den agterste Topplanterne ikke er paabudt ved Lov; thi Erfaringen beviser desværre i altfor mange Tilfælde ogsaa for danske Dampere, at det af Sparsommelighedshensyn undlades at give Skibene en dertil svarende Rejsning.

»Skibsfører« har uden Tvivl Ret i, at Rormanden ikke kan gøres medansvarlig for Følgerne af daarlig Styring — Giring; thi i Følge Sølovgivningen er Skibsføreren og i hans Fraværelse den vagthavende Styrmand ansvarlig for alt det, der henhører under Navigering.

Lydsignaler efter Art. 28 har tidligere været frivillige, og det ser ud til, at alle Søfarende vedbliver at betragte dem som saadan i Søen eller som unødvendige undtagen i Nødstilfælde, men derfor viser det sig ogsaa ret ofte ved Behandling af Sørenssager, at de under disse Forhold forglemmes, hvilket ikke er saa underligt. En »Skibsfører« anfører den almindelige Anskuelse om disse Signalers Nødvendighed i praktisk Virksomhed, og særlig er dette Tilfældet med Bemærkningen om: »At en Drejning, som den »Saxo« foretog for Styrbords Ror, burde ikke foretages uden Signal, og det burde da aldrig forsømmes at besvare et saadant Signal.«

Denne sidste Sætning har Hr. Navigationslærer Th. P. Funder vist en Del Opmærksomhed i *Dansk Søfartstidende* for 23. Maj og gaar deri ud fra, at det er lovstridigt at besvare et saadant Signal uden at udføre en dertil svarende Manøvre. Enhver maa indrømme, at Hr. Funder beviser denne Paastand ved Henvisning til Paragrafens Ordlyd.

Paa Grund af de ejendommelige Forhold til Søs er det dér Skik og Brug, at enhver Meddelelse gentages, indtil den paa tilfredsstillende Maade er besvaret som rigtig opfattet, og det er heldigt, at de angivne Signaler under almindelige Forhold ikke danner nogen Undtagelse fra Reglen. Hr. F. vil sikkert indrømme, at det paa en tydelig og fuldt ud lovlig Maade kan ske ved et langt Slød i Fløjten fra den Dampere, der skal holde Kurs og Part. Dog er det ikke almindeligt at anvende denne Fremgangsmaade, men derimod at gentage det hørte Signal, for saa vidt der ikke foretages en Manøvre i Strid dermed.

Der kan tvivles om Nyttens af hyppige Fløjtesignaler, og særlig over for Sejlskibe maa det antages, at en rettidig Afgivning er tilstrækkelig. Det er vist over hele Verden almindeligt, at Signalerne i Søen kun anvendes i Nødstilfælde og da efter Ordlyden, medens de omkring Pynter samt i snævre, bugtede Sejlløb anvendes i god Tid

som Oplysning om, paa hvilken Side en modgaaende Damper ønskes passeret. Denne Anvendelse stemmer ikke med Paragrafens Ord; men den har vist sig at være ikke alene praktisk, men en uvurderlig Lettelse for Trafikken i vanskelige Farvande, og det er ønskeligt, at Paragrafen snart maa blive forandret i Overensstemmelse dermed.

P. Hedegaard.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere støt end i de øvrige Maaned og kun sjældent stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den europæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linien.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taagehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagelimer om Maaned over 300. Syd for 40° N. Brd. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Haller og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. Juni, at der den 5. Juni meldtes fra Amour Point: Svær Pakis; og fra Belle Isle: Let spredt Pakis i Nærheden af Kysten; flere Isbjerger i Sigte.

Fra Oceanet er der rapporteret overordentlig megen Is i Nærheden af New Foundlandsbankerne. Den strækker sig fra 45° V. Lgd. mod Øst, mod Syd til 40° N. Br.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsun-

agtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaaende Storme.

Fragtmarkedet.

Der er kun indtraadt ganske minimale Forandringer i de hjemgaaende Fragter siden vor Beretning for en Uge siden, og Begæret fra de store Markeder er efter den sædvanlige Sommerskala. Kroningsfestlighederne i England forrige Uge afbrød for en stor Del de løbende Forretninger. Sortehavet er meget stille for Juni Lastning, og Østen har heller ikke meget at byde paa, medens La Plata næsten ligger ganske livløs. Fra Nordamerika sluttedes der hovedsagelig Trælast, og denne Gren af Markedet ligger ganske godt. Hvad Hvidehavet og Østersøen angaar, da er disse Markeder fremdeles præget af Fasthed, og der er rigeligt med Laster, hovedsagelig Træ. Det er i Øjeblikket saa at sige kun Petersborg, som har Kornlaster at tilbyde, og Raterne er lidt højere i Ugens Løb. Mange Befragtninger til lønnende Rater har fundet Sted, og Markedet vil uden Tvivl holde sig, hvis der blot ikke sendes for mange store Baade op i Østersøen, men derimod viser Kulfragterne indefter ingen Tegn til Bedring. Strejkebevægelsen i England og Holland synes at brede sig, og adskillige Steder er der allerede lagt Dampene Hindringer i Vejen, som i mere eller mindre følelig Grad forsinker eller endog umuliggør Ekspeditionerne, men forhaabentlig vil der snart igen indtræde fredelige Forhold. Kulfragterne til Middelhavet synes at være fastere til Trods for, at en Del store Dampere fremdeles returnerede i Ballast derfra til England.

Østen. Der betales bl. a. 15/6 »nett terms« Kurachee/udsøgt Havn, 10/25 Juli-Lastning. Fra Java sluttedes med Sukker til U. K. Kont. eller U. S. til 26/9 (20. Juli Cancelling) og 25/6 (1.—15. August). Erts fra Port Pirie flere Baade til 25/ til Antwerpen pr. Juli-Lastning.

Sortehavet etc. Fra Odessa, Nikolajeff eller Horli betales 9/ til Bergen/Kristiania Range (én Havn). Fra Azow sluttedes et Par Baade til c. 7/4½ Rotterdam, 7/7½ Weser pr. prompt. Eupatoria/Libau 11/ for Salt pr. Juli Afskibning.

Middelhavet. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi: Huelva/Stettin 9/3, Bilbao/Rotterdam 4/6, Bilbao/Ayr 4/4½. Alt pr. Juli. For Fosfat fra Sfax til Nantes betales 6/6 f. o. b.

Nordamerika. St. John/Englands Vestkyst 35/ for Planker til én udsøgt Havn, Cambelton/Irland 37/6 (én Havn), 38/9 (to Havne). Fra Golfen/U. K. Kont. 32/6 form »0«, Buenos Aires 130/ for Tømmer. Petroleum New York/ River Plate (to Havne) c. 23½ C. New York eller Filadelfia/Shanghai og Chingkiang 20½ C.

Sydamerika. Rosario/U. K. Kont. (ekskl. Frankrig) 7/4½ O. C., prompt.

Østersøen. Fra St. Petersborg er Kornraterne 1/3 à 1/3¾ London eller Rotterdam, 1/5¼ à 1/6 Brake, Emden/Antwerpen eller Ghent, 1/7½ Dunkerque. 1/10 Ronen. Pulpwood St. Petersborg/Rotterdam M. 23/24, Shortprops M. 24/25. Riga/Rochefort Frcs. 42 D. B., Windau/Frederikshald M. 24 pr. Favn Pulpwood. Fra Botten sluttedes bl. a. Sundsvall/Plymouth 29/ floorings, Wasa/Honfleur Frcs. 39 Pulpwood, Wyborg/Terneuzen 650 fthms., Lumpsum Frcs. 22,500 Props. Fra Archangel og Onega/London 33/6 D. B. B., West Hartlepool 34/6 D. B. B., Archangel/Amsterdam Hfl. 22 D. B. B.

Kulfragterne. Fra Østkysten betales: Kronstadt 3/9 (2,300), Riga 3/7½ (2,100), Swinemünde 3/9

(Fortsættes Side 380.)

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1910.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling: Konsul C. P. Lund, Rønne; Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thurø; Skibsreder Alfred Nielsen, Rudkøbing, og Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal, der alle genvalgtes enstemmigt, og udenfor Tur og efter eget Ønske Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykøbing, Mors, i hvis Sted Skibsmægler F. L. Knakkegaard, Nykøbing, Mors, valgtes, ligeledes enstemmigt.

Bestyrelsen beklager, at den ved Havnefoged Rasmussens Udtræden mister et indsigtfuldt Medlem, som Foreningen skylder Tak for et mangeaarigt Arbejde i Foreningens Interesse.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Beretningsaar bestaaet af: C. P. Lund, Rønne, Formand; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand; J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thurø; F. L. Knakker-

gaard, Nykøbing, Mors; Alfred Nielsen, Rudkøbing; C. V. Petersen, Svendborg; L. Rasmussen, Svendborg; N. E. Schmidt, Marstal, og P. N. Winther, Nordby.

Kredsstyrelserne.

IKredsstyrelsen for Thyland og Mors er Kredsformanden Hr. Havnefoged A. P. Rasmussen udtraadt, og Hr. Skibsmægler F. L. Knakkegaard valgt i Stedet.

Endvidere er i Stedet for Kredsformanden, Hr. Kaptein M. N. Fischer, for Øst-Jyllands Kreds, der er afgaaet ved Døden, valgt Hr. Havnefoged Jordahn, Kolding.

Foreningen skylder de afgaaede Kredsformænd Tak for den store Interesse, de altid har vist Foreningens Arbejde.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for 1910 udviser følgende:

Indtægt:

Udgift:

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Kassebeholdning og indestaaende i Privatbanken pr. 31. December 1909	3,973	31	Administrationsudgifter:				
Indbetalt af Kredsafdelingen for:	Kr. Ø.		Kontorudgifter	327	75		
Bornholm	185	87	Lønninger, Kontorleje m. m.	2,350	00		
Sjælland	288	05	Porto og Telegrammer	133	05		
Fyn og Langeland	1,915	81	Annoncer og Brandpræmie	52	95		
Ærø	1,985	61	Bogtrykkerarbejde	135	10		
Øst-Jylland	117	50	Revision	58	00		
Nord-Jylland	80	00	Bladhold	38	20		
Thyland og Mors	86	65	Telefon	99	70		
Fanø og Vest-Jylland sydfor			Rejseudgifter til Fællesrepræsentationen	1,545	00		
Limfjorden	459	80	Andre Rejseudgifter	590	17	5,329	92
Afdelingen for mindre Skibe	2,429	43					
	7,548	72	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen			500	00
Overordentlige og udenlandske Medlemmer	272	48	Stenografering ved Generalforsamlingen			108	00
Renter	143	67	Udgift			85	98
Solgt Inventar	115	00	Flytteleudgifter			48	42
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refunderet Rejsepenge	1,422	50	Forskelligt			12	00
Haandbogen i praktisk Sømandsskab betalt i Afdrag	850	00	Anskaffet Inventar			85	55
			Refunderet Fyns Kredsstyrelse				50
			A/S Dansk Søfartstidende:				
			Resttilgodehavende for 2. Halvaar	Kr. Ø.			
			1909	1,527	60		
			Abonnement i 1. Halvaar 1910	2,115	40	3,643	00
			Renter			27	00
			Laan til Haandbogen i prakt. Sømandsskab			3,000	00
			Indstaaende pr. 31. Decbr. 1910 paa Bankbog 2577			1,365	20
			Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1910			120	11
	14,325	68				14,325	68

Balance pr. 31. December 1910.

AKTIVER.		Kr.	Ø.	PASSIVER.		Kr.	Ø.
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. Decbr. 1910	1,365	20		A/S Dansk Søfartstidendes Tilgodehavende pr. 31. December 1910	2,169	40	
Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1910	120	11		Saldo	2,052	84	
			1,485	31			
Resttilgodehavende hos »Haandbogen«			2,150	00			
Kontorinventar	Kr. 652.13						
÷ 10% Afskrivning	65.20						
			586	93			
			4,222	24			
						4,222	24

Svendborg, den 1. Februar 1911.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden

Svendborg, den 15. Maj 1911.

P. N. Harbye.

R. S. Hansen.

Foreningens Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Der er heri sket den Forandring, at Bestyrelsen i et Møde i Kolding den 1. Juli f. A. har valgt Foreningens Sekretær til Delegeret i Stedet for Hr. N. J. Olsen, der ønskede sig fritaget for dette Hverv.

Kaptajn J. Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

I Henhold til det paa sidste Generalforsamling vedtagne har Foreningen til nævnte Bog udlånt Kr. 3,000, hvormed dennes Restgæld til d'Herrer J. Jørgensen & Co., København er betalt. Beløbet vil blive tilbagebetalt efterhaanden som Salget af Bogen foregaar og forrentes med almindelig Bankrente fra 1. Oktober 1910.

Af den paa »Haandbogen« pr. 31. December 1909 hvilende Gæld, Kr. 4389.90, er der i Regnskabsaaret 1910 afbetalt Kr. 1900.00, og af Firmaet J. Jørgensen & Co. i Henhold til Overenskomst eftergivet Kr. 339.90, hvorefter Restgælden pr. 31. December 1910 var Kr. 2150.00. Herfor havdes som Aktiver 594 indb. og 627 uindb. Eksemplarer, samt en kontant Beholdning af Kr. 51.89.

Foreningens Rejseudgifter til Fællesrepræsentationens Møder.

Der er herom truffet den Ordning, at Fællesrepræsentationen fra 1. Januar f. A. refunderer Foreningen de fulde Rejseudgifter for dens Delegerede og Suppleanter, saavel til Udvalgmøderne som til Plenarmøderne, for de sidste Vedkommende dog kun Halvdelen i Tiden fra 1. Januar 1910 til 1. April s. A.

Midlertidig Lov om Lastelinie.

Fribordsbrev og Dispensationsbevis. Som meddelt i sidste Beretning har Bestyrelsen andraget Ministeriet for Handel og Søfart om at forandre den hidtil fulgte Praksis ved Udstedelsen af Dispensationsbevis og Fribordsbrev saaledes, at det tillodes Skibene samtidig at have begge disse Dokumenter om Bord.

Herpaa indløb følgende Skrivelse fra Ministeriet:

»I Anledning af den ærede Fællesrepræsentations Andragende af 26. Maj d. A., betreffende Spørgsmaalet om Udstedelse af dansk Fribordsbrev for Skibe, for hvilke der alt er meddelt Dispensation fra Bestemmelserne i midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie skulde man, efter stedfunden Brevveksling med Lastelinieudvalget, tjenstlig udbede sig Oplysning om, hvilke specielle Tilfælde der i Andragendet sigtes til, og hvilken Virkning det af Ministeriet hidtil indtagne Standpunkt overfor det omhandlede Spørgsmaal har haft i de paaagældende Tilfælde.«

Bestyrelsen har derefter indsendt følgende Redegørelse:

»I Skrivelse af 6. Juli d. A. har den ærede Fællesrepræsentation gengivet Ministeriet for Handel og Søfarts Besvarelse af Foreningens ærbødige Andragende af 28. April d. A. omhandlede, et Sejlskibe, naar visse Forholdsregler iagttages, fremtidig maatte beholde saavel Dispensationsbevis som Fribordsbrev om Bord.

Denne Besvarelse synes i Følge hele sin Form at maatte opfattes som Spørgsmaalene om: hvilke specielle Tilfælde, der i Andragendet sigtes til, og hvilken Virkning det af Ministeriet hidtil indtagne Standpunkt overfor det omhandlede Spørgsmaal har haft i de paaagældende Tilfælde.

Foreningen skal hertil tillade sig at bemærke, at den ikke tager Sigte paa specielle Tilfælde i sit Andragende, men mener, at dette er holdt paa saa bred en Basis, at det omfatter alle Tilfælde, hvor det for Rederne vil være af Betydning for at undgaa unødigt Ophold og de dermed følgende Vanskeligheder samtidig at have saavel Fribordsbrev som Dispensationsbevis om Bord.

I Følge Forholdenes Natur vil det være overordentligt vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at fremdrage specielle Tilfælde, hvor den af Foreningen paapegede Lettelse for Sejlskibsrederne vil være særlig ønskelig, og det i Andragendet anførte Eksempel er, hvad der ogsaa fremgaar af samme, kun et i Flæng valgt.

Foreningen maa mene, at der er al Grund til at lette den danske Sejlskibsfart mest muligt i dens Kamp for Tilværelsen og i dens Konkurrence overfor Udlandet, der i saa høj en Grad er blevet vanskeliggjort ved Lastelinie-loven og Tilsynsloven, hvilket man skal tillade sig i korte Træk at paapege.

Sverig har intet Tilsyn med Sejlskibe i Østersøen, og den provisoriske Lastelinie-lov, der traadte i Kraft den 1. Juli d. A., gælder kun i Fart udenfor Linierne Skagen—Lindesnæs og Esbjerg—Texel og er ikke obligatorisk.

Det vil heraf ses, at Sverigs Lastelinie-lov paa det allernærmeste er affattet saaledes, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Stadighed har hævdet, at den danske midlertidige Lov burde have været affattet.

Særlig med Trælast i Østersøarten er Sverig vel nok den værste Konkurrent for de danske Sejlskibe. Det har i en Aarrække vist sig, at danske Sejlskibe vanskeligt har kunnet konkurrere med svenske, og dette er yderligere blevet vanskeliggjort ved de to nylig nævnte Love. For at nævne et Eksempel paabyder Tilsynsloven Baade med Optriftsmidler eller Rødnings-

baade nordenfor den 58 Breddegrad. Dette Paabud bevirker, at mindre Sejlskibe ikke for en enkelt Rejse om Aaret udenfor indskrænket Fart i Østersøen kan paatage sig den forholdsvist store Bekostning, Anskaffelsen af en Redningsbaad vil forarsage, og Følgen af dette Forhold er, at de omhandlede Skibe paa denne indirekte Maade har faaet deres Virkefelt indsnævret, hvilket er saare beklageligt, i Særdeleshed naar man erindrer de Bestræbelser, der ogsaa fra Fællesrepræsentationens Side har været udfoldet for at skaffe vorre Sejlskibe den saa nødvendige Ligestillethed med andre Nationers Skibe i Østersøfarten.

Norge har vel et Tilsyn med Sejlskibe, men ingen Lasteliniebestemmelser i indenrigs Fart og udenfor denne kun for Skibe over 100 Regz-Tons. De norske Tilsynsbestemmelser for Sejlskibe og særligt for ikke-registreringspligtige (50 Brutto Tons og derunder) er tilmed i de fleste Retninger ikke saa strænge som de danske for den tilsvarende Størrelse af Skibe.

Tyskland har kun Lasteliniebestemmelser for Skibe udenfor »den lille Kystfart«, og de Tilsynsbestemmelser, som findes for denne, kan vel nogenlunde regnes lige med dem i den danske indskrænket Fart, men da forstnavnte er betydelig mere udstrakt, bliver de tyske Bestemmelser for Smaaskibe alligevel ikke saa strænge som de danske.

De øvrige Østersølande har hverken Lasteliniebestemmelser eller Tilsynsbestemmelser for Sejlskibe i Østersøfart.

Det vil sikkert heraf staa klart for den ærede Fællesrepræsentation, at en meget stor Del af den danske Sejlskibsflaade i sin Konkurrence med Ulandet arbejder under meget vanskelige Forhold — særlig forarsaget ved Lastelinie- og Tilsynsbestemmelserne — som, hvis der ikke snart indføres Lempelser, kan faa meget uheldige Følger.

Naar Foreningen har tilladt sig at ansøge om den omhandlede lille Reform, da er dette et Led i dens Bestræbelser for at stille den danske Sejlskibsflaade lige med dens Konkurrenter, hvilket vel ingen tør sige er Tilfældet i Øjeblikket, men det vil være et Skridt i den rigtige Retning, at Sejlskibene sættes i Stand til at kunne benytte sig af de Chancer, der maatte tilbydes ved Fragtslutninger, og ikke som nu være forhindret deri af de Vanskeligheder, det af Ministeriet indtagne Standpunkt afstedkommer.

I disse Vanskeligheder, som Foreningen i sin sidste Skrivelse har fremstillet et enkelt Eksempel paa, ser man Grunden til, at en Del Skibe, der ellers en Gang imellem gik udenfor indskrænket Fart, siden Lasteliniebestemmelserne traadte i Kraft, udelukkende har holdt sig i Østersøen og sejlet paa Dispensationsbeviset, ligesom andre, der har forskaffet sig Frihordsbrev, udelukkende sejler paa dette, selv om de gør Rejser i Østersøfart.

At disse Forhold er til Skade for den danske Sejlskibsfart behøver næppe nogen nærmere Forklaring, og det vil sikkert ogsaa kunne forstås, at Foreningen ikke kan paavise, hvor meget Tab, der hervæd er paaført Sejlskibsflaaden; men man maa selvfølgelig finde det rettest, at Indførelsen af den her paa-pegede Reform sker, for Rederne har haft altfor stor Aarsag til at beklage det af Ministeriet indtagne Standpunkt.

Under 31. Oktober f. A. har Fællesrepræsentationen meddelt Foreningen Ministeriets endelige Svar, hvoraf gengives:

»Under Hensyn til at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Dansk Sejlskibsrederi-Forening under Paaberaabelse af de Vanskeligheder, den omhandlede Fremgangsmaade kan berede Skibsfarten, har anholdt Ministeriet om at ændre den hidtil fulgte Praksis, har man ansat det rettest at imødekomme det af de nævnte Organisationer fremsatte Ønske saaledes, at dansk Frihordsbrev for Fremtiden vil kunne udstedes for et Skib, uanset at der for Skibet alt er meddelt Dispensation fra Lovens Bestemmelser, og at der paa den anden Side vil kunne meddeles Dispensation for et Skib, der alt er forsynet med dansk Frihordsbrev.«

Bestyrelsen føler sig overbevist om, at denne af Ministeriet udviste Imødekommenhed, vil vække udelte Tilfredshed indenfor Foreningen, og man haaber, at den endelige Lastelinielov maa faa et tilsvarende Indhold, hvorved et af de Hovedkrav, som Sejlskibsfarten stiller til denne Lov, kan blive opfyldt.

En særlig Trælasterlinie. Nordisk Skibsrederforening, Kristiania, har anmodet om Foreningens Medvirken til, at der maatte blive nedsat en skandinavisk Kommission til at udarbejde en særlig Trælasterlinie for de tre nordiske Lande.

Bestyrelsen har i Princippet kunnet tiltræde Indførelsen af en særlig Trælasterlinie ogsaa for Sejlskibe, men

da det senere viste sig, at Nordisk Skibsrederforening anbefalede at lægge de norske Trælasterlinieregler til Grund for Kommissionens Arbejde, og da disse Regler ikke omfatter Sejlskibe, men kun Dampskibe, har Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen gjort opmærksom paa dette Forhold og foreslaaet, at den danske Regering gør Fordring paa, at Kommissionen, hvis en saadan maatte blive nedsat, ogsaa tager Spørgsmaalet om en særlig Trælasterlinie for Sejlskibe under Overvejelse.

Fællesrepræsentationen har derefter foretaget de nødvendige Skridt, for at Foreningens Ønske kunde blive imødekommet.

Skibes Nedlastning i danske Havne. Bestemmelserne om Skibes Nedlastning i Vand af mindre Saltholdighed end almindeligt Havvand har givet Foreningen Anledning til at rette et Par Forespørgsler til Repræsentationen, der igen har henvendt sig til Ministeriet for Handel og Søfart. Dette har i sit Svar udtalt, at en Skibsfører formentlig med Lethed ved Hjælp af den i de danske Frihordsbreve givne Vejledning vil kunne udfinde, hvor dybt Skibet kan laste i vedkommende Havn. Ministeriet har tilføjet, at det agter at fremskaffe Oplysninger om Vandets Vægtfylde i de vigtigere danske Havne.

Foranlediget af en Skrivelse fra Fyns Kredsstyrelse har Foreningen endvidere om denne Sag tilskrevet Repræsentationen:

»I Skrivelse af 23. September 1910 har den ærede Fællesrepræsentation meddelt Foreningen, at Ministeriet for Handel og Søfart er sindet gennem Meteorologisk Institut at fremskaffe Oplysninger om Vandets Vægtfylde i de vigtigere danske Havne samt at gøre Repræsentationen bekendt med disse Oplysninger.

Angaaende dette Spørgsmaal samt om Skibes Nedlastning i Almindelighed i danske Havne har Foreningen fra Fyns Kredsstyrelse modtaget en Skrivelse, hvoraf det synes at fremgaa, at Toldvæsenet i visse Tilfælde ikke har haft fuldt Kendskab til hvilken Reduktion af Skibets Frihord, det i Henhold til Lastelinieovens Bestemmelser var tilladt at anvende, og Kredsstyrelsen mener derfor, at det vilde være heldigt, om Toldvæsenet kunde blive retledt i denne Retning.

Foreningen er enig med Kredsstyrelsen i dette Synspunkt, men den mener tillige, at det ikke vil være nødvendigt at meddele Toldvæsenet yderligere Instruks for Forstaelsen af Frihordets Reduktion, naar der lastes i Vand, hvis Vægtfylde ligger mellem 1 og 1,03, end den i Frihordsbrevet angivne Reduktionsformel.

Derimod mener Foreningen, at de i Repræsentationens fornavnte Skrivelse af Ministeriet lovede Oplysninger i mange Tilfælde vil være formaalstjenlige og nøjagtige nok til Beregning af Reduktionen, hvorfor man tillader sig at anmode den ærede Fællesrepræsentation om at henstille til Ministeriet for Handel og Søfart, at de oftnævnte Oplysninger tilstilles de interesserede saarest gørligt.

Paa den anden Side er Foreningen dog ikke blind for, at det ved Undersøgelsen af Vandets Vægtfylde fremkomne Middeltal — selv om en saadan Undersøgelse har strakt sig over flere Aar — ikke i alle Tilfælde er saa nøjagtigt, at det kan tjene som Norm ved Skibes Nedlastning.«

Den 12. April d. A. modtog Foreningen gennem Repræsentationen nogle Eksemplarer af et Cirkulære indeholdende en Oversigt over Vandets omtrentlige Vægtfylde i de danske Farvande samt Meddelelse om, at Eksemplarer af Cirkulæret af Ministeriet for Handel og Søfart er tilstillet Generaldirektoratet til Fordeling blandt Toldstederne.

I Betragtning af, at hele det paagældende Spørgsmaal endnu er nyt her hjemme, har Foreningen foranlediget det nævnte Cirkulære ledsaget af Eksemplarer paa Beregningen af Frihordets Reduktion optaget i *Dansk Søfartstidende* for 5. Maj d. A., Nr. 34, til hvilken i øvrigt henvises.

Lasteliniemærke for Fiskerkvaser og Damkuttere. Fællesrepræsentationen har anbefalet et af Dansk Fiskeriforening til Ministeriet for Handel og

Søfart indsendt Andragende om Fritagelse for Lasteliniebestemmelserne for disse Fartøjer.

Ministeriet har derefter tilskrevet Repræsentationen, at en almindelig Fritagelse for Lasteliniemærket ikke kunde tilslaaes, men at disse Fartøjer for hvert enkelt Tilfælde maatte søge Dispensation fra Loven.

Lasteliniebestemmelser i Tyskland.

I Anledning af et i Tyskland udarbejdet Udkast til Lastelinie for Skibe over 80 Brutto Reg.-Tons i »den lille Kystfart«, har Foreningen tilskrevet Repræsentationen og gjort opmærksom paa, at hvis en saadan Lov vedtages i Tyskland og bliver bragt i Anvendelse overfor danske Skibe, da vil dette i høj Grad forringe det Gode, som den nuværende Dispensation fra de danske Lasteliniebestemmelser ubestrideligt er.

Foreningen har henvist til sin Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart, der under 7. Januar f. A. er tilstillet Repræsentationen, i hvilken Skrivelse der fremsættes Ønsket om, at alle (danske) Sejlskibe i Fart østenfor Linien Bergen—Texel bør fritages for Lastelinieovens Bestemmelser.

Til dette Ønske knytter Foreningen følgende Bemærkning:

Saa længe de Lande, der her kan komme i Betragtning, ikke har indført Lasteliniebestemmelser, mener Foreningen ikke, der vil være nogen særlig Vanskelighed til Stede for at optage en saadan Bestemmelse i Loven, og selv om disse Lande senere skulde indføre en Lastelinie, tænker Foreningen sig den Mulighed, at der ved Underhandlinger med de paagældende Landes Regeringer kunde træffes den Overenskomst, at disse Landes Sejlskibe og danske Sejlskibe gensidigt tilsikres Fritagelse for Lasteliniebestemmelser i den Fart, som her er nævnt.

Tilsynet med Skibe.

Sejlskibsbekendtgørelsen. Repræsentationen har anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende følgende af Ministeriet for Handel og Søfart ønskede Ændringer.

- 1) Tilføjelse til § 19 som i § 1 i Tillægget til Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen (angaaende Bestemmelser for Passagerer). Da disse Bestemmelser kun gælder for Skibe, der fører flere end 12 Passagerer, vil de ingen Betydning faa for Sejlskibsflaaden.
- 2) Til § 13, 1. Stykke, i Bekendtgørelsen tilføjes »jfr. § 28«. Til § 28 tilføjes efter »Længde« Ordene: »og endvidere Skibets Forsyning med Inventariegenstande, Reservedele og Redskaber«. Til § 29 tilføjes efter »Trosser«: »og endvidere Skibets Forsyning med Inventariegenstande, Reservedele og Redskaber«.

De under sidste Punkt angivne Tilføjelser er kun redaktionelle og har ikke givet Anledning til nogen Bemærkning.

- 3) I Bekendtgørelsens § 32 sættes foran første Stykke:
 - A. England. Som nyt Stykke tilføjes: »Alle andre Skibe og Fartøjer, som farer paa britisk Havn, skal ligeledes være forsynet med det i nærværende Paragrafs 4. Stykke nævnte Certifikat, om hvilket iøvrigt gælder de der foreskrevne Regler.«

Disse Regler foreskriver, at Certifikatet bliver at attestere af det paagældende britiske Konsulat, og Foreningen har i denne Anledning udtalt, at den intet særligt havde af indvende imod et saadant Certifikat, saafremt det ikke foraarsagede flere Udgifter og Vanskeligheder ved Tilsynet.

B. Frankrig. Som i § 8 i Tillægget til Dampskibs-Hovedbekendtgørelsen.

Den nævnte § lyder saaledes:

I den franske Lovgivning er foreskrevet tre Hovedformer for Syn af Skibe, nemlig: 1) et første Syn som Betingelse for Fartstilladelse (permis de navigation), 2) et aarligt Syn og

3) et Syn inden Afgang fra fransk Havn (visite de partance). Danske Skibe er fritaget for de to førstnævnte Syn, naar de opfylder den danske Lovgivnings Forskrifter; i saa Henseende gælder tilsvarende Regler som ovenanført under A dog med følgende Ændringer:

Den Del af Synet, som godkendte Klassifikationselskaber i Medfør af § 87 (Dampskibsbekendtgørelsen) er bemyndiget til at foretage, kan foretages af vedkommende Selskabs Ekspertes, uden at disse forinden behøver særlig Udmævnelse af Ministeren for Handel og Søfart. Endvidere er Konsulats-Attestation ufornøden.

Foreningen har her paapeget det uheldige i, at der henvises til en § i Dampskibsbekendtgørelsen og anbefalet at henvises til § 29 i Sejlskibsbekendtgørelsen.

Det under B anførte synes at være en Følge af de Forhandlinger, der i Marts Maaned f. A. blev afholdt mellem franske og danske Delegerede, og af hvilken man nedenfor skal give et Uddrag.

Frihord. De danske Delegerede har udtalt, at Regeringen har antaget de samme Regler og Tabeller, som findes i Frankrig, med enkelte mindre væsentlige Forskelligheder. Det danske Reglement forudsætter, at der kan meddeles Dispensation for visse Skibe til særligt Formaal. Men det er givet, at hvis de omtalte Skibe laster i fransk Havn, vil de ikke kunne paaberaabe sig denne Dispensation, da Forpligtelsen til at være forsynet med Mærker og Frihordsbrev er undtagelsesfri i franske Havne saavel for danske som for franske Skibe, hvilken Tonnage de end maatte have.

De franske Bestemmelser tilstaaer visse særlige Afvigelser med Hensyn til Maksimum for Nedlastning for en bestemt Type Sejlskibe, lastet med ensartet Ladning. De danske Delegerede har anerkendt Betydningen af de teoretiske og praktiske Hensyn, som danner Grundlaget for disse Bestemmelser. De har dog gjort gældende, at disse Bestemmelser paa Grund af den danske Koffardimarines Sammensætning ingen praktisk Betydning havde i Danmark, og at det derfor forekom dem unødvendigt at medtage den i de danske Bestemmelser. Men de har været enige med den franske Kommission om, at de danske Myndigheder af denne Grund i paakommende Tilfælde ikke skulde kunne rejse Paatale mod franske Skibe i danske Havne.

De Delegerede er blevet enige om at fastslaa lige Gyldighed for de respektive Bestemmelser, Mærker og Frihordsbreve.

Foreningen har paatalt det urigtige i, at der gives en vis Type af franske Sejlskibe en Begunstigelse i Nedlastning i danske Havne, som ikke tilstaaes de tilsvarende danske i franske Havne, endda uden at denne Bestemmelse kan gøres til Genstand for en senere Revision.

Opholdsrum for Mandskabet, Slukningsapparater, nautiske Instrumenter, Apotek, Lys, Lanterner og Signaler. De to Lovgivingers Bestemmelser har ikke forekommet de Delegerede at frembyde nogen væsentlig Forskellighed, som kunde paaberaabes imod Anerkendelsen af deres lige Gyldighed.

Baade og Redningsmateriel. De Delegerede har været enige om at konstatere, at der er fuld Overensstemmelse i de to Landes Reglementer med Hensyn til Redningsredskaber.

Almindelige Bestemmelser. De Delegerede har derefter udvekslet følgende Bemærkninger med Hensyn til de Følger, som efter deres Mening maatte opstaa ved Anerkendelsen af den lige Gyldighed.

Begge Landes Skibe skal nyde Ligeberettigelse i deres respektive Farvande og Havne, hvad enten disse hører til Hoved- eller Bilandene; denne Begunstigelses Indrømmelse udstrækkes vel at mærke for Øjeblikket ikke til Island eller til danske Skibe, indregistrerede paa Island.

Naar Tidspunktet for Afrejsen er blevet bekendtgjort paa den foreskrevne Maade, og Afgangssynet ikke har fundet Sted, kan Skibet stikke i Søen paa det anførte Kløkkeslet, uden at det derfor kan betragtes som en Lovovertrædelse. De Skibe, som enten for Ordre eller rent midlertidig søger anden Havn end deres Bestemmelsehavn uden at gøre Forretninger, er ikke underkastet Afgangssynet. I Tilfælde af, at et dansk Skib i en fransk Havn indgiver direkte Klage over de lokale maritime Myndigheder, bør ovennævnte Myndigheder med Undtagelse af Synsretten under de Betingelser, der andet Steds er fastsat, henvise Klagerne til Konsulatmyndighederne, hvorunder Skibet sorterer.

Det synes desværre ikke, at Konferencen har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Ophævelsen af den Afgift, som danske Skibe maa erlægge for Afgangssynet i franske Havne.

Da Danmark ikke fører Tilsyn med franske Skibe

og ikke afkræver disse en saadan Afgift i danske Havne, mener Foreningen ikke, der i denne Del af Tilsynet findes Ligeberettigelse mellem de to Lande, og har anmodet Fællesrepræsentationen om at søge denne Afgift, der andrager 20 Fres. for hver Gang et dansk Skib forlader en fransk Havn, hævet eller nedsat.

Fællesrepræsentationen har fuldt ud kunnet tiltræde de af Foreningen fremsatte Synspunkter og har anbefalet, at der i videst muligt Omfang tages Hensyn til Foreningens Ønsker.

Dampskibsbekendtgørelsen. Ministeriet har ønsket at ophæve den Særstilling, som Sejlskibe med Damp eller anden Maskinkraft indtager overfor Tilsynet, idet de i Dampskibstilsynsloven for hidtil har hort ind under »Fartøjer til særlige Formaal».

Foreningen har til Udkastet til det paagældende Lovforslag bemærket, at den maa anse det for tvivlsomt, om det — efter at man har faaet et fuldt betryggende Tilsyn med Sejlskibe — vil være rigtigt, at disse Skibe vedvarende henhører under Dampskibstilsynsloven og ikke under Sejlskibstilsynsloven.

Man har gjort gældende, at Tilsynet med disse Skibe vil blive uforholdsmæssigt kostbart, hvis det foreliggende Udkast bliver ophævet til Lov, og eksempelvis paapeget, at et Skib paa 70 Reg. Tons vil komme til at betale 24 Kroner hvert Aar, hvorimod et virkeligt Sejlskib paa samme Størrelse kun betaler 2 Kroner hvert andet Aar, altsaa en meget væsentlig Forskel, der ikke staar i rimeligt Forhold til den Ulejlighed, Synet af en saadan Motor eller Motorspil vil give Synsmændene.

Ogsaa i flere andre Retninger vil der blive paaført dem forøgede Byrder, og Foreningen har derfor anbefalet, at Sejlskibe med Motor til Hjælp ved Fremdrivning eller til andre Formaal kom ind under et særligt Afsnit i Sejlskibstilsynsloven, dog saaledes, at de tillige blev underkastet det nødvendige Tilsyn for Motorens Vedkommende, hvilket Tilsyn, man forment, maatte kunne udføres af Sejlskibstilsynsmændene for et mindre Vederlag.

Samtlige her af Foreningen foreslaede Ændringer er tiltraadt og anbefalet af Fællesrepræsentationen.

Efter at Søfartsministeren, overensstemmende med det af Foreningen og Fællesrepræsentationen udtalte Ønske, havde forandret Betalingen for Synet af Sejlskibe med Motor til det samme Beløb som for almindelige Sejlskibe — fraset Motoren — forelagdes Lovforslaget i Rigsdagen. Her undergik det imidlertid den Ændring, at Tidsperioden for Synet af alle de under denne Lov hørende Fartøjer — Passagerskibe dog undtaget — forlængedes til 2 Aar, ligesom der blev givet Ministeren visse Bemyndigelser, der tillader, at Synet af Sejlskibe med Motor synes efter samme Regler som almindelige Sejlskibe — selvfølgelig bortset fra Motoren.

Sammenlignet med Ministerens Forslag vil den ovenfor nævnte Ændring praktisk talt ikke gøre nogen Forskel med Hensyn til Størrelsen af den Betaling, Rederen skal erlægge for Synet af denne Klasse Sejlskibe, derimod er der efter Lovforslagets Vedtagelse kommet et Misforhold ind mellem denne Lov og Sejlskibstilsynsloven, idet, som foran nævnt, den første bestemmer en Synsperiode af 2 Aar, medens den sidste paabyder Syn hvert Aar for Skibe over 80 Tons.

Foreningen har gjort Skridt til at opnaa samme Begunstigelse for Sejlskibene ogsaa i Retning af at faa Tonnage-Grænsen for den laveste Betaling for Synet forhøjet til 100 Tons i Lighed med Bestemmelserne i Dampskibstilsynsloven, hvilket er anbefalet af Fællesrepræsentationen.

Lanternecertifikater og Oprettelsen af et Prøvekammer for Lanterner og Kompasser i Provinsen. Om Udstedelsen af danske

Certifikater for Lanterner førtes der paa sidste Generalforsamling en indgaaende Diskussion (se »Dansk Søfartstidende« for 9. August 1910) navnlig med Henblik paa, at man her i Danmark ikke følger de samme Regler for Udstedelsen af disse Certifikater som i England. Det blev saaledes gjort gældende, at man i England kunde opnaa Certifikat for Sidelanterner med gennemfarvede Linser, hvorimod man i Danmark kun kan opnaa dette for Sidelanterner med hvide fresnelske Linser og farvede Forsatsglas.

Diskussionen resulterede i, at Generalforsamlingen opfordrede Bestyrelsen til at anmode Ministeriet om at foretage Ændringer i de her henhørende Bekendtgørelser og Instrukser, saaledes at de danske Bestemmelser med Hensyn til Lanterner i Skibene bliver overensstemmende med de engelske.

I Henhold hertil har Bestyrelsen gennem Fællesrepræsentationen andraget Ministeriet om at søge udvirket, at der gives det danske Prøvekammer Paabud om at udstede Lanternecertifikater efter de Regler, der anerkendes af »Board of Trade«, samt at de udenlandske Statskontrolinstitutioner med Hensyn til Udstedelsen af Certifikat for danske Lanterner og Kompasser anerkendes i saa vid en Udstrækning, som Omstændighederne maatte tillade.

Endvidere har Bestyrelsen taget Spørgsmaalet om Oprettelse af Prøvekammer i Provinsen op igen. Dette Ønske blev allerede fremsat paa Foreningens Generalforsamling i 1902, uden at det dengang blev fremmet, vistnok paa Grund af de store Omkostninger, der sagdes at være forbundet dermed.

Bestyrelsen er af den Formening, at det vilde være heldigt, om et Prøvekammer til Undersøgelse af Lanterner, hvortil formentlig ogsaa Undersøgelse af Kompasser kunde knyttes, blev oprettet i et af de større Sejlskibscentre, og har anmodet Fællesrepræsentationen om gennem Ministeriet for Handel og Søfart at søge oplyst, hvorvidt de med Oprettelsen af et saadant Prøvekammer forbundne Omkostninger vil være saa store, at de fra Ministeriets Side maa betragtes som en uovervindelig Hindring for dets Oprettelse. Bestyrelsen har anbefalet Marstal eller Svendborg som passende Sted for et Prøvekammer.

Fællesrepræsentationen har anbefalet, at Foreningens Ønsker imødekommes.

Gensidig Anerkendelse af Lanternecertifikater i Danmark og Sverrig. Fællesrepræsentationen har anbefalet en saadan Anerkendelse, dog under Henvisning til en Skrivelse fra Foreningen (se foran) hvori man ansøger om, at Lanterner med gennemfarvede Linser maa kunne opnaa Certifikat fra det danske Prøvekammer.

Ventilation af Kulladninger. Herom optoges der en Diskussion paa sidste Generalforsamling, idet Fællesrepræsentationen havde anmodet om Foreningens Udtalelse om et af Ministeriet for Handel og Søfart's Konsulent i Sager vedrørende Dampskibstilsynet udarbejdet Udkast til nærmere Regler for Dimensioner og Anbringelse af Luftrør om Bord paa Skibe. Generalforsamlingen bemyndigede Bestyrelsen til at udtale, at da alle vore Sejlskibe, der gaar vestfor indskrænket Fart, er forsynet med Luftrør, som anerkendes for fuldt ud gode overalt i England, saa finder Foreningen ikke, det er paakrævet at paabyde nærmere Bestemmelser for Ventilation af Kulladninger i Sejlskibe.

Skulde Ministeriet alligevel ville paabyde saadanne, udbeder Foreningen sig, at der maa blive givet den Lejlighed og tilstrækkelig Tid til at underkaste Forslagene en fornyet Overvejelse og fremkomme med en motiveret Udtalelse i Sagen.

I Slutningen af Oktober Maaned f. A. forelaa der ny Forslag, ligeledes udarbejdet af Ministeriets Konsulent.

Skønt det ikke vilde være uden Interesse her paa dette Sted at gengive Forslaget i Detailler, idet man der ved vilde faa et godt Begreb om dets manglende Forstaaelse af de særlige Forhold, der gør sig gældende paa et lille Sejlskib, saa vil dette sikkert føre for vidt.

Ligeledes skal Bestyrelsen af samme Grund ikke komme nærmere ind paa den i denne Anledning afgivne meget udførlige Betænkning, men kun anføre, at man foruden at have paavist en Del af de Tilfælde, hvor de foreslaaede Bestemmelser vilde blive dels upraktiske, dels umulige at gennemføre, bestemt har protesteret mod de i Forslaget optagne uheldige Bestemmelser.

Endvidere har Foreningen paatalt det uheldige i, at der ved stadig videre og videre om sig gribende Foranstaltninger lægges Udviklingen af dansk Skibsfart Hindringer i Vejen.

Lægebog for søfarende. Da denne Bog er udsolgt, har Fællesrepræsentationen paa Forespørgsel fra Ministeriet for Handel og Søfart anbefalet, at danske Skibe kan forsyne sig med den norske autoriserede »Lægebog for Sjøfarende« indtil en ny dansk Udgave foreligger.

Lægemidler og Kosthold i Skibe. Efter Indstilling af Fællesrepræsentationen er den til Udarbejdelse af et nyt Reglement for Skibes Kosthold og Forsyning med Lægemidler nedsatte Kommission suppleret med Hr. Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø.

Billige Laan til Sejlskibsredere. Om denne Sag meddeltes i sidste Aarsberetning, at Foreningen med Fællesrepræsentationens Anbefaling havde indgivet Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart om, at der af Staten ydes Ejerne af saadanne Skibe, som det paa Grund af Tilsynsloven nægtes at gaa til Søs, billige Laan til at bringe deres Skibe i den Stand, som Tilsynet fordrer.

Foranlediget ved dette Andragende har Ministeriet gennem de ved Tilsynet med Sejlskibe ansatte Synsmænd søgt Oplysning om i hvor stor en Udstrækning, saadanne Laan tiltrængtes.

Ministeriet har derefter meddelt Repræsentationen de modtagne Oplysninger og udtalt:

»Idet man med Fællesrepræsentationen maa samstemme i den Opfattelse, at Laan i alle Tilfælde kun burde ydes til Nyanskaffelser, tør man under Henvisning til det saaledes oplyste herefter forudsætte, at det ærede Forretningsudvalg med Ministeriet for Handel og Søfart vil være enig i, at der for Tiden ikke er Grund til at foretage yderligere i Sagen.«

Revision af Sølovens Kapitler 3, 4 og 12.

Ministeriet for Handel og Søfart har under 29. Juni 1910 nedsat en Kommission til at gennemgaa Bestemmelserne i Søloven af 1. April 1892 vedrørende Besætnings Rettigheder og Pligter og eventuelt fremsætte Forslag til Ændringer i de nugældende Bestemmelser.

Efter Indstilling af Fællesrepræsentationen er Hr. Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, valgt til Medlem af nævnte Kommission som Repræsentant for Sejlskibsredernes Interesser.

Ifølge Anmodning fra Hr. Carlsen har Foreningens Sekretariat forespurgt samtlige Medlemmer af Bestyrelsen, hvorvidt de maatte nære noget Ønske om Ændringer i de Forhold, der er overdraget Kommissionen til Undersøgelse. De indkomne Besvarelser, som er overgivet til Hr. Carlens nærmere Overvejelser, udtaler, at man ikke finder indgribende Ændringer paakrævet eller ønskeligt og bestemt maa fraraade enhver Forandring i det bestaaende, der direkte eller indirekte vil

bevirke en yderligere Slappelse af Disciplinen eller en Forøgelse af de Byrder, som allerede nu i saa fuldt Maal paahviler Skibsfarten.

Kommissionen har i Oktober Maaned f. A. afholdt sit konstituerende Møde, hvor der nedsattes et Underudvalg, i hvilket Hr. Carlsen fik Sæde.

Spørgsmaalet om Bekæmpelse af Rønningsuvæsenet er ligeledes henvist til denne Kommission, og Foreningen har til Ministeriet for Handel og Søfart, og efter dets Anmodning opgivet en Del danske Sejlskibsrederier samt Antallet af deres Skibe og den Fart, disse er beskæftiget i.

Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. (Karantæneloven.)

Som det fremgaar af Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1910, har Repræsentationen udtalt sig om Udkastet til denne Lov og paapeget de Punkter i samme, den ansaa for ubillige mod Skibsfarten, og da særlig Bestemmelserne om, at et dansk Skib, bestemt til udenrigs Sted, som for at landsætte epidemisk syge anløb en dansk Havn, skulde betale alle de med den syges Landsætning, Sygehuspleje m. m. forbundne Udgifter. Ligeledes har Repræsentationen henstillet, at man saavel i den her omhandlede Karantænelovgivning som i Epidemilovgivningen (Lov om Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme) lægger det Synspunkt til Grund, at Personer, der er paamønstret et dansk Skib og saaledes hjemmehørende i Danmark, bør, hvor Skibet end befinder sig, retslig set stilles lige med Landets øvrige Borgere.

Alligevel blev Lovforslaget i sidste Rigsdagssamling forelagt i Landstinget af Justitsministeren, uden at der var taget Hensyn til de af Repræsentationen ønskede Ændringer, og det blev saa godt som uden Omtale og saa hurtigt ført igennem dette Ting og oversendt til Folketinget, at Repræsentationen og Foreningen først naaede at gøre deres Indlydelse gældende, efter at Forslaget havde været til 1. Behandling i dette Ting.

Til Trods for disse uheldige Forhold lykkedes det dog et paa Repræsentationens Møde den 1. April d. A. nedsat Udvalg, hvori Foreningens Sekretær fik Sæde, ved et energisk Arbejde at faa en Del Folketingsmænd interesseret i Sagen, saaledes at samtlige Parti- og Gruppeordførere i Tinget ved 3die Behandling henstillede til Justitsministeren at fremsætte en Udtalelse angaaende sin Opfattelse af Kravet om, at der af Statskassen ydes Skibsrederne Erstatning for de Udgifter, Lovens § 30, Pkt. c og d, paalægger dem. Justitsministeren erkendte, at Kravet var berettiget og kunde modtage Ordførernes Henstilling. Han lovede, at der paa fremtidige Finanslove skulde blive fremsat det fornødne Forslag.

Skønt det ikke lykkedes at faa Loven ændret efter Skibsfartens Ønske, hvilket selvfølgelig vilde have været heldigst, saa ser Foreningen dog ikke bedre, end at de ved 3die Behandling af Ordførerne og Justitsministeren fremsatte Udtalelser vil være en tilstrækkelig Garanti for i Fremtiden at fritage Skibsfarten for den uretfærdige Forpligtelse, der ifølge førnævnte § er lagt paa den.

Det henstilles til Medlemmerne at henvende sig til Foreningen i Tilfælde af, at de i Fremtiden her i Danmark for de paa deres Skibe ansatte Personer skulde komme til at erlægge Sygehus- eller andre Udgifter for nogen af de i Karantæneloven omhandlede Sygdomme.

Lægeeftersyn i franske Havne.

Foranlediget af en Skrivelse og Oplysninger modtaget fra Fyns Kredsstyrelse angaaende visse Karantæneforhold i Frankrig, har Foreningen tilskrevet Fællesrepræsentationen saaledes:

»Foreningens Delegerede omtalte paa Aarsmødet, hvor uheldige for Skibsfarten de nuværende Karantænebestemmelser er i Frankrig, idet Skibe, selv om disse er ganske smittefri, kommende fra Finland, Rusland eller Hvidehavet skal anløbe visse franske Havne for at faa det lovbefalede Lægeeftersyn foretaget, for de maa anløbe Bestemmesstedet.

Disse Havne er: Dunkerque, Havre, Brest, St. Nazaire, Pauillac, Marseille og Ajaccio, dog maa Skibe bestemte til Calais og Boulogne gaa direkte til disse to Havne for Lægeeftersyn, for saa vidt der ikke findes syge eller Lig om Bord, i hvilket Tilfælde de skal anløbe Dunkerque.

Det her paapegede Forhold er selvfølgelig til stor Gene for den danske Skibsfart, idet det giver Skibene ganske betydelige Udgifter og Tidsspilde at anløbe en anden Havn, ligesom det næppe er til Fordel for de franske Importører.

Efter de Meddelelser, Foreningen har modtaget fra Skibsrederne, synes disse uheldige Forhold at stamme fra en mangelfuld Ordning med Lægerne i en Del franske Havne, hvilket er saa meget mere paafaldende, som Skibsfarten betaler en særlig Afgift til det franske Sundhedsvæsen, og sammenligner man de her omtalte Karantæneforhold med Danmarks, hvor der vel næppe findes en Søkøbstad, hvor Lægeeftersyn ikke kan finde Sted, da synes det at være et mildt Udtryk, naar man betegner de franske som ret middelalderlige.

Foreningen tillader sig derfor ærbødigt at anmode den ærede Repræsentation om at gøre sin Indflydelse gældende paa rette Sted for om muligt at opnaa, at smittefrit Skib kan faa Lov til at gaa direkte til enhver fransk Havn, eller om dette ikke kan opnaas, da til saa mange af disse som muligt.

For at erfare hvorledes de danske Konsuler i Frankrig ser paa hele det her omhandlede Spørgsmaal, har Foreningen hevenndt sig til Konsulaterne i Havre og Dunkerque og tillader sig at vedlægge de fra disse Konsulater modtagne Svar, der synes ret opmuntrende.

Endvidere har man i samme Retning tilskrevet Nordisk Skibsrederforening den 11. I. M., men maa beklage, at Svaret endnu ikke er indløbet.

Som et sidste Middel for om muligt at opnaa det her tilsigtede, kunde Foreningen tænke sig, at det tillodes de smittefri Skibe, der i Frankrig paabydes Lægeeftersyn, paa Rejsen til Frankrig at anløbe et for Skibet bekvemt Sted, hvor Lægeeftersyn kunde foretages, og Sundhedspas derefter udstedes, og om nødvendigt faa den paa Stedet værendes franske Konsuls Paategning. Københavns og Helsingørs Red samt Frederikshavn vilde være særlig bekvemme til dette Formaal for Skibe kommende fra Østersøen, og det vil derfor vistnok være rigtigst, at der i de til »Lov om Foranstaltninger mod smittesomme Sygdommes Indførelse i Riget« knyttede administrative Bekendtgørelser indføres Bestemmelser om, at saadant Lægeeftersyn og Sundhedspas kan opnaas ved Anløb af et af de tre Steder og uden at klarere Skibet (jfr. § 33 i fornævnte Lov).

Sønæringsloven.

Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart. Herom har Ministeriet for Handel og Søfart tilstillet Repræsentationen et Forslag, der har været drøftet af Bestyrelsen. I denne Anledning har Foreningen i en Skrivelse til Repræsentationen fremsat sit Standpunkt og nærmere motiveret, at man vel kan gaa med til nogen Skærpelse af Fordringerne til Sættekipperprøven for at opnaa Rel til at føre Skib af ikke over 100 Reg.-Tons i Østersøen nordenfor den 58. Breddegrad, dog at de her omhandlede Skibe ikke behøver at sejle med Styrmand, at Fordringerne til Dagbogsføring fastsættes saa lempelige som muligt, og at den øvrige Udvidelse af Prøven kun paabydes ny Skibsførere.

Der blev imidlertid ikke i Rigsdagssamlingen 1910—1911 forelagt Rigsdagen noget Lovforslag angaaende Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart.

Til at varetage Sejlskibsrederens Interesser i et Udvalg, som Ministeriet for Handel og Søfart eventuelt vil være sindet at nedsætte i Anledning af Spørgsmaalene om Navigationsvæsenets Omordning og Ændringer i Sønæringsloven, har Fællesrepræsentationen udpeget Hr. Skibsreder og Navigationslærer H. J. Christensen, Marstal.

Handelsbøgers Føring.

I Fællesrepræsentationens Møde den 3. September f. A. forelaa til Behandling Ministeriet for Handel og Søfart's »Forslag til Lov om Handelsbøgers Føring«.

Ifølge dette Forslag vil al Rederivirksomhed komme ind under den eventuelle Lov — undtaget »Fragtmand eller Skipper, som selv fører sit Skib« — og blive paabudt

at føre autoriseret Kassebog, Hovedbog og Statusbog, dog kan den aarlige Status indføres i Hovedbogen og Statusbogen i saa Fald bortfalde.

Foreningens Delegerede har overfor Forslaget gjort gældende, at man ikke indsaar Nødvendigheden af at medtage Sejlskibs-Partrederier under Loven, da den nuværende Føring af Bøgerne maa siges at være fuldt betryggende og aldrig har givet Anledning til Klage; men hvis dette var uundgaaeligt, burde der gives disse Rederier den Lempelse, at Hovedbogen og Statusbogen bortfaldt, og Statusopgørelsen indførtes i Kassebogen. Endvidere gjordes gældende, at Regnskabsaaret for et Sejlskib i Langfart vanskeligt til enhver Tid kan fastsættes til 12 Maaneder, idet hverken Regnskabet eller Statusopgørelsen for et saadant Skib kan opgøres med nogen tilnærmelsesvis Nøjagtighed, før Skibet kommer til Land og har løstet sin Last. Man maatte for disse Skibes Vedkommende forlange, at der blev givet dem Frihed til indenfor en vis rimelig Grænse at forlænge Regnskabsaarets Varighed.

Endelig paatalte de Delegerede, at da denne Lov i mangfoldige Tilfælde vil nødvendiggøre en fuldstændig Omlægning af Bogføring m. m. og derved gribe forstyrrende ind midt i et Regnskabsaar, bør den ikke træde i Kraft før ved et Regnskabsaars Begyndelse.

Skibsmaalingsafgiften.

Ministeriet har forespurgt Fællesrepræsentationen, hvor vidt derved Forhøjelsen af Skibsmaalingsafgiften, Indførelsen af en Registreringsafgift eller paa anden Maade kunde opnaas yderligere Kompensation for Status Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsvæsenet.

I denne Anledning nedsattes et Udvalg, hvori Foreningens Formand fik Sæde. Dette Udvalg har i Slutningen af Februar d. A. afgivet Betænkning, hvori der anføres, at Registreringskontoret ikke alene er i Skibsfartens, men ogsaa i Statens Interesse, at Skibsfartens offentlige Byrder stadig blev større, og at de sidste Skibsfartslove havde givet Skibsfarten ret forøgede Udgifter, hvorfor man ikke fandt det forsvarligt at paalægge Skibsfarten yderligere Udgifter til Registrerings- og Skibsmaalingsvæsenet.

Bjergningskontrakter med Kystbeboerne.

I Anledning af et af Justitsministeren udarbejdet foreløbigt Udkast til et Lovforslag, der tilsigter en Indskrænkning i den nuværende Kontraktfrihed mellem Bjergningsentreprenører og Kystbeboerne, har Foreningen indhentet Udtalelser fra Rederikredse og Assurandørkredse i Provinserne.

De indkomne Besvarelser gaar ud paa, at man ikke anser Udkastets Bestemmelser egnet til at ophøjes til Lov.

Den samme Opfattelse gjorde sig gældende indenfor Fællesrepræsentationen, som derfor har fraraadet, at et saadant Lovforslag forelægges Rigsdagen.

Fra en enkelt Side i Repræsentationen blev det anført, at der vistnok kunde trænges til en Lovgivning paa det her omhandlede Omraade, men paa en noget anden Maade end af Justitsministeren foreslaet, og det overlodes til Fællesrepræsentationens juridiske Konsulent nærmere at overveje Spørgsmaalet.

Rorkommandoen.

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. November f. A. behandledes et Andragende fra Dansk Styrmandsforening og Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, hvori der henstilledes til Ministeriet for Handel og Søfart at gøre sin Indflydelse gældende for at opnaa

en ensartet international Rorkommando, der bliver et korrekt Udtryk for den Bevægelse, Skibet skal foretage.

Det tilføjes i Andragendet, at man vil anse det for mest tjenligt, om den nuværende Betegnelse for Rorkommandoen — »Styrbord« og »Bagbord« — bibeholdtes, men altsaa med omvendt Betydning.

Medens der indenfor Repræsentationen var fuld Enighed om Ønskeligheden af at komme bort fra den nu gældende, i saa mange Henseender uheldige Rorkommando, var der delte Meninger om, hvorvidt det vilde være mest formaalstjenligt at bibeholde de nuværende Betegnelser »Styrbord« og »Bagbord« eller ganske bryde med Traditionen og antage Udtrykkene »Højre« og »Venstre«. Ved Afstemningen herom stemte Foreningens, Skibsførerforeningens og Styrmandsforeningens Delegerede for Bibeholdelsen af de førstnævnte Udtryk.

Signaler for Skibe under Isbrydning.

Ministeriet for Handel og Søfart har i en Skrivelse anmodet Fællesrepræsentationen om en Udtalelse angaaende Ønskeligheden af et internationalt Samarbejde for Opnaelsen af Signaler under Isbrydning.

Repræsentationen har anbefalet et saadant internationalt Samarbejde.

Korneksporten fra Østersøen.

Ifølge »Nationaltidende« for den 10. Maj f. A. har Foreningen af Østersø-Korneksportører afholdt Møde i Stettin, hvor det blandt andet vedtoges, at søge Losnings-spørgsmaalet efter den danske Sølov ændret ved Forhandling med København.

Endvidere blev det foreslaaet, at man sammen med Skibsmæglerne skulde udarbejde et fælles Foreningscharter og fælles Konnossementer for Handelen paa Skandinavien.

Foreningen har i denne Anledning anmodet Fællesrepræsentationen og et anset Mæglerfirma i København om, hvis nærmere angaaende disse Spørgsmaal maatte komme til deres Kendskab, at give Foreningen Meddelelse derom.

De fire københavnske Søforsikringsselskaber

har tilsendt Foreningen Udkast til en ny Konvention og henstillet til Foreningen, for saa vidt den maatte have noget Ønske om at drøfte Konventionens Indhold sammen med Redaktions-Udvalget, at udnævne en Delegeret i dette Øjemed.

Som Forsikringsforholdene har udviklet sig indenfor Sejskibsflaaden, idet denne nu næsten udelukkende er forsikret i gensidige Selskaber, har man ikke ment det af Interesse for Foreningen at deltage i Forhandlingerne om Udkastet, hvorfor man med Tak har afslaaet det ærefulde Tilbud.

Lodstvangen ved Korsør Havn.

Som omtalt i sidste Aarsberetning har Foreningen efter Anmodning fra Afdelingen for mindre Skibe under 16. Juli 1909 anmodet Fællesrepræsentationen om at søge udvirket, at Lodstvangen ved Korsør Havn maatte bortfalde for Skibe under 100 Brutto Reg.-Tons, subsidiært at Lodsudgiften bæres af Staten.

I Skrivelse af 18. April d. A. har Repræsentationen meddelt Foreningen, at Lodsbetalingen ved Korsør Lodseri fra 1. Maj s. A. nedsættes til det halve for Sejlfartøjer under 100 Brutto Reg.-Tons.

Færgefarten mellem Esbjerg og Fanø.

Fra Kredsstyrelsen for Fanø forelaa paa sidste Generalforsamling en Skrivelse, hvori ankedes over, at det derværende Færgeri havde nedlagt Forbud mod den fri Fart mellem nævnte Steder og anset sig eneberettiget til at besøge saavel Passagerer som Gods.

Generalforsamlingen anmodede Formanden om ved personlig Henvendelse i Ministeriet for Handel og Søfart at søge Sagen nærmere oplyst; men da man i Ministeriet udtalte den Mening overfor Formanden, at der ikke kunde foretages noget, idet Sagen er overgivet til Domstolene, og Kredsstyrelsen i en senere Skrivelse har meddelt Foreningen, at Færgefarten — trods Forbudet — fortsættes som tidligere, maatte Formanden skønne, at der foreløbig intel kunde udrettes i Sagen.

Fyr og Vagere.

En Lystønde ved Trelde næs. Denne Sag var ligeledes omtalt i den sidste Beretning, men har Marineministeriet ikke ment at kunne imødekomme Foreningens Ønske. Ministeriet paapeger, at Forholdene ikke tillader Nyanskaffelser paa dette Omraade, og selv om saa var, formener man, at der er andre Steder i de danske Farvande, hvor en Lystønde vil være af større Betydning for den almindelige Skibsfart. Angaaende Sejladsen paa Vejle fjord gør Ministeriet opmærksom paa, at Belysning af Fjorde er en Opgave, som Fyrvæsenet ikke paatager sig, hvorfor en Forbedring af Belysningen paa Vejle fjord maa henvises til kommunal Foranstaltning.

Afmærkning af Løbet mellem Sejrø og Ordrup næs. Angaaende denne Sag, der var kortelig omtalt i sidste Beretning, har Marineministeriet under 19. August f. A. tilskrevet Fællesrepræsentationen:

»Ministeriet er enig med Repræsentationen i Ønskeligheden af, at det paagældende Farvand afmærkes, men da Opmaalingen af Ordrup-Plak, som for overvejende Del er et Stenflak, er af gammel Dato og ikke særlig paalidelig, er man betænkelig ved nu at anbringe en Afmærkning, som kunde lede til den Opfattelse, at der i vedkommende Farvand ikke findes andre Farer for Smaafartøjer end den i Kortet angivne 2,2 m Pulle. Ministeriet maa derfor foretrække at lade en ny Opmaaling foretage, saasnart Omstændighederne maatte tillade det, eventuelt allerede næste Aar, og vente med Afmærkningen, indtil Resultatet af Opmaalingen foreligger.«

Repræsentationen har derefter anmodet Ministeriet om at lade den ommeldte Opmaaling foretage saa hurtigt som efter Omstændighederne muligt.

Fyrbelysning i Svendborgsund. Foreningen har igen ligesom sidste Aar gennem Fællesrepræsentationen ansøgt om Oprettelsen af Fyr i Svendborgsund, efter at man fra Svendborg Kommune havde faaet Løfte om, at denne vilde anbringe Ledefyr paa Taasinge østfor Færgelejet og paa Fyn tæt udenfor Dødmansgrunden, imod at Staten sørgede for tilfredsstillende Belysning af Farvandet udenfor nævnte Grund vestefter forbi Øerne til Skjoldnæs.

Repræsentationen har i denne Anledning tilskrevet Foreningen:

»Efter de Oplysninger, man har indhentet, maa det sikkert anses for mindre heldigt paa dette Tidspunkt atter at rejse denne Sag, da den under Udførelse værende Byggeplan for Fyrvæsenet først vil være gennemført i 1915, saaledes at der til Sagens Gennemførelse maatte kræves en ekstraordinær Bevilling paa Finansloven, men en saadan vil det under Statens nuværende økonomiske Forhold næppe være muligt at opnaa. Repræsentationen tror det derfor ikke for Tiden nyttigt at rette en fornyet Henvendelse til Marineministeriet om denne Sag.

Man skal ikke undlade at gøre opmærksom paa, at den antydede Belysning af Svendborgsunds vestlige Del antagelig ikke vil blive anset for tilfredsstillende, saafremt Staten skal etablere Belysningen

videre vestpaa som en Fortsættelse af denne. Der vil sikkert af Staten blive fordret en ganske anden gennemført Belysning.

Saafrømt man fra Foreningens Side maatte ønske nærmere Oplysninger om Bekostningen m. m. herved, vil saadanne antagelig kunne faas ved Henvendelse til Fyrvæsenet.

Søfolks Valgret.

Foreningen har fra Repræsentationen faaet tilsendt et Antal Eksemplarer af et »Foreløbigt Udkast til Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget«. Udkastet har været tilstillet Bestyrelsen til Udtalelse og er derefter blevet behandlet i Repræsentationen, hvor det vedtoges at anbefale samme, dog med følgende af Foreningen foreslaaede Ændringer: Tidspunktet, indenfor hvilket Stemmesedlen skal være afgivet i Indlandet, forlænges til 14 Dage (§ 3), og Attesten paa Følg brevet kan underskrives af en Toldembedsmand (§ 4).

Med disse Ændringer blev Lovforslaget forelagt i Folketinget, hvor det imidlertid bl. a. undergik den Ændring, at det kom til ogsaa at omfatte »Tjenestemænd«.

I Landstinget bragtes Lovforslaget tilbage til kun at gælde for Søfolk og blev i denne Affattelse gjort færdig fra Rigsdagen i Slutningen af sidste Rigsdagsamling.

Konsulatvæsenet.

Det meddeltes i sidste Beretning, at Foreningen gennem Fællesrepræsentationen havde ansøgt om Ansættelse af en ulønnet dansk Vicekonsul for Pont l'Abbé, Locudy, Concarneau og Quimper med Sæde i sidste By. Dette Vicekonsulat blev i Oktober f. A. oprettet og besat med Hr. Rentier Roussin.

Ligeledes er et tidligere af Foreningen indgivet Andragende om Oprettelse af et Vicekonsulat i Dakar taget til Følge, idet der er oprettet et ulønnet dansk Vicekonsulat i denne By.

Foreningen har anbefalet og udtalt sig om Besættelserne af Konsulaterne i Dunkerque og St. Johns samt Vicekonsulaterne i St. Sebastian og Pasajes, Cork, Stettin, Quebec, Shoreham, Cap. Haitien, Dunkerque, Varberg,

Gøteborg, Gibraltar, Brahestad og Vestervik — derimod har man ikke ment det af Interesse for Sejlskibsfarten at bibeholde Vicekonsulaterne i følgende Byer: Goole, Wolgast, Østerrisør, Langesund, Portrush, Drogheda, Westport, New Ross, Tralee, Waterford og Ilha do Sal (Capoverdiske Øer).

En ny Konsularinstruks er med nogle Ændringer tiltraadt af Fællesrepræsentationen.

Medlemsbladet.

Det meddeltes i sidste Beretning, at Sekretariatet ikke vilde anerkende som lovlige den af Afdelingen for mindre Skibe indsendte Opsigelse af *Dansk Søfartstidende*, men henstillede Spørgsmaalet til Generalforsamlingens Afgørelse. Da Opsigelsen tilbagetoges før Generalforsamlingens Afholdelse, udgik denne Sag af Dagsordenen.

Foreningen har i Forretningsaaret besvaret forskellige Henvendelser fra Medlemmerne saavel angaaende Forstaaelsen af de ny Love som angaaende Fragtspørgsmaal, ligesom der er tilstillet *Dansk Søfartstidende* forskellige Meddelelser til Underretning for Medlemmerne. — Efter Anmodning fra Fællesrepræsentationen er Svendborg Toldsteds Skibsreder- og Skibsførerforenings Stilling til Spørgsmaalet om Genbesættelse af en Bestilling som Forhyringsagent i Svendborg indhentet. Repræsentationen har derefter anbefalet, at der i Svendborg ansættes en Forhyringsagent mere. — Foreningens Delegerede har anbefalet, at et Andragende fra Skipperforeningen for Sydfyn og omliggende Øer, omhandlende Fritagelse for Tilsynet, imødekommes mest muligt. — Valg af Repræsentanter til at afgive Stemme paa Generalforsamlingen for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk er foranlediget afholdt i Ærø, Bornholm og Thyland og Mors Kredse. — Udkastet til Aktieloven har cirkuleret mellem Bestyrelsens Medlemmer. — Saa vidt det kan ses, findes der endnu det forholdsvis lille Antal af henimod 20 Sejlskibe over 80 Netto Reg.-Tons, som ikke er indmeldt i Foreningen. Et Opraab om at indmelde sig er tilstillet Rederne for disse Skibe.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg i Juni 1911.

C. P. LUND,
Rønne,
Formand.

J. C. CARLSEN,
Marstal.

J. PH. JØRGENSEN,
Thurø.

F. L. KNAKKERGAARD,
Nykøbing, M.

ALF. NIELSEN,
Rudkøbing.

N. J. OHLSEN,
Marstal.

C. V. PETERSEN,
Svendborg.

L. RASMUSSEN,
Svendborg.

N. E. SCHMIDT,
Marstal.

P. N. WINTHER,
Nordby, F.

C. MINOR RASMUSSEN.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1220. Forestaaende Tænding og Forandring af Fyr, Lystønder m. m. I Løbet af 1911 ventes følgende Tænding og Forandring af Fyr, Lystønder m. m. bragt til Udførelse:

I Limfjorden og Indløbene til denne

1) Naar »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde udlægges i Midten af August vil den være forandret til at vise Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. $\frac{1}{3}$ Sek., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ Sek. $56^{\circ} 42' (35^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 10' (45^{\circ})$ Ø. Lgd.

2) Sælhundeholms Vinkelfyr er permanent nedlagt (se »E. f. S.« Nr. 380, 1911). I Stedet for dette Fyr skal der paa Thyborøn Bro NV-Hjørne tændes et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver $2\frac{1}{2}$ Sek., Lyn c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. 2 Sek., det skal vise rødt Lys fra c. N. 55° V. til c. N. 40° V., grønt Lys fra c. N. 40° V., gennem N. og Ø. til c. S. 58° Ø., hvidt Lys fra c. S. 58° Ø. til c. S. 50° Ø., rødt Lys fra c. S. 50° Ø. til c. S. 35° Ø. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde og Lysevne: 10 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret skal vises fra et 3 m højt Jerntårn, som staaar paa en Platform 3,5 m over Broen. $56^{\circ} 42' (23^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 13' (27^{\circ})$ Ø. Lgd. Dette Fyr vil blive kaldt Thyborøn-Tange N. og det nuværende Thyborøn Tange Vinkelfyr vil blive kaldt Thyborøn-Tange S. $56^{\circ} 42' (18^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 13' (27^{\circ})$ Ø. Lgd. Samtidig slukkes det midlertidige grønne, faste Fyr paa Høide Nr. 63 (se »E. f. S.« Nr. 480, 1911). Fra Thyborøn-Tange N. I skal flyttes til en Plads, der ligger 400 m N. 65° Ø. Lyn c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ Sek. $56^{\circ} 42' (30^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 13' (50^{\circ})$ Ø. Lgd. og Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 2« til at vise grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lys c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ Sek. $56^{\circ} 42' (00^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 15' (12^{\circ})$ Ø. Lgd. En hvid Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 3«, mærket Nr. 3, der viser rødt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ Sek., skal udlægges paa Lystønde Nr. 1's nuværende Plads S. for Gaasholm-Løb S.-Ende. Lystønden ligger kun ude i Tiden Iste Oktober—Iste Marts, men kan dog i dette Tidrum midlertidig blive inddraget uden Varsel. $56^{\circ} 40' (50^{\circ})$ N. Br. $8^{\circ} 16' (55^{\circ})$ Ø. Lgd.

3) Paa Mors tændes Sillerslev hvide, faste Ledefyr. Bagfyret ligger 1 Sm V. for Sillerslev-Øre. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 16 Sm. 13 m høj, brun Træbaake. $56^{\circ} 41' 30''$ N. Br. $8^{\circ} 44' 40''$ Ø. Lgd. Forfyret ligger 1200 m S. 30° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. 3,5 m høj, brun Træbygning. Holdte overet leder Fyrene fra den Ø-lige hvide Lysvinkel i Griseaa-Ølde Fyr Ø. om Jægtud-Tap og V. om Kaas-Sand til den hvide Lysvinkel i Langer Odde-Fyr. Fyrene har Sneapparater og lyser kraftigt 30 paa hver Side af Ledefyr-linien, hvorfra Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. I Fyr-linien er Fyrenes Lysevne 22 Sm.

4) Paa Langes-Odde, c. 600 m fra Olddens SV-Spids, skal tændes et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelses hver 10 Sek., Lys c. $4\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. 2 Sek., Lys c. $1\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. 2 Sek., der viser grønt Lys fra c. S. 35° V. til c. S. 48° V., hvidt Lys fra c. S. 48° V. til c. S. 58° V., rødt Lys fra c. S. 58° V. til c. S. 60° V. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og rødt Lys, 10 Sm for grønt. Lysevne: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. 4 m høj, brun Træbygning. Linsapparat af 3die Orden. $56^{\circ} 42' 48''$ N. Br. $8^{\circ} 50' 15''$ Ø. Lgd.

5) Hals-Barre Fyr vil blive tændt. Fyret ligger $4\frac{1}{2}$ Sm S. 69° Ø. fra Egeense Bagfyrt. Fyret bestaar af et Hovedfyrt og et Bifyrt. Hovedfyret viser hvidt To-Lyn hver 20 Sek., Lyn c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. $4\frac{1}{2}$ Sek., Lyn c. $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke c. $14\frac{1}{2}$ Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 13,5 Sm. Lysevne: 26 Sm. 15 m højt, graat Taarn paa 5 m højt, granitklædt Fundament. Linsapparat

Sn. Lysevne: 26 Sm. 15 m højt, graat Taarn paa 5 m højt, granitklædt Fundament. Linsapparat

1233. Tønder flyttet. Jade. Paa Grund af Farvandsforandring er efternævnte Tønder Flyttet: I Alte Jade Spiritønderne A J/D til $53^{\circ} 49' 24''$ N. Br. $8^{\circ} 03' 36''$ Ø. Lgd. A J/E til $53^{\circ} 48' 43''$ N. Br. $8^{\circ} 04' 30''$ Ø. Lgd., A J/F til $53^{\circ} 48' 05''$ N. Br. $8^{\circ} 04' 30''$ Ø. Lgd. og den sorte Spidstønde A J/3 til $53^{\circ} 48' 23''$ N. Br. $8^{\circ} 05' 06''$ Ø. Lgd. I Minsener Fahrwasser: Spiritønderne G til $53^{\circ} 48' 30''$ N. Br. $8^{\circ} 02' 30''$ Ø. Lgd., H til $53^{\circ} 47' 39''$ N. Br. $8^{\circ} 04' 28''$ Ø. Lgd., J til $53^{\circ} 46' 22''$ N. Br. $8^{\circ} 04' 20''$ Ø. Lgd., de sorte Spidstønder 6 til $53^{\circ} 48' 45''$ N. Br. $8^{\circ} 02' 40''$ Ø. Lgd., 7 til $53^{\circ} 48' 25''$ N. Br. $8^{\circ} 03' 35''$ Ø. Lgd. og Lystønde 8 til $53^{\circ} 47' 39''$ N. Br. $8^{\circ} 05' 00''$ Ø. Lgd.

134. Oplysning om Fyr, Schillinghørn. Jade. Ledefyret paa Wattet ved Schillinghørn er et hvidt Fyr med Tre-Formørkelses hver 12 Sek. Lys 6 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., Flammens Højde: 7 m. Fyrbaake. Fyret lyser stærkest i en Vinkel af 8° i Retningen: »Schillinghørn Fyrtaarn overet med Fyrbaaken«, Synsvidden er her 7 Sm. Fyret kan brænde til Prøve, men er upaalideligt. $53^{\circ} 43' 09''$ N. Br. $8^{\circ} 02' 16''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1010, Kjøbenhavn 1911.)

1235. Afmærkning forandret. Norderney. Ostfriesische Øer. Den rød og sort stribede Baaketønde med Kugletoptegnelse ud for Indløbet til Norderney Havn er inddraget. Paa S-Kanten af Riffagt er udlagt en rød Spiritønde mærket H, $53^{\circ} 41' 52''$ N. Br. $7^{\circ} 10' 18''$ Ø. Lgd. Den tidligere Spiritønde H er nu mærket J.

1236. Tønder inddraget. Løb tilsandet. Juister Balje, Ostfriesische Øer. Da Løbet i Juister Balje sander til, er den røde Spiritønde og de 2 sorte Spidstønder inddraget. Spiritønden: $53^{\circ} 39' 36''$ N. Br. $6^{\circ} 50' 38''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1899, Kjøbenhavn 1910.)

1237. Afmærkning. Oostneep. Zeegat van Ferschelling. Holland. I Oostneep er opført en rød Baake paa $53^{\circ} 21' 31''$ N. Br. $5^{\circ} 18' 50''$ Ø. Lgd., en sort Vager med afkortet Kegel er udlagt mellem Stumtønderne Nr. 6 og 7, og Spidstønde Nr. 8 a er udlagt i $1\frac{1}{2}$ m Vand 100 m VSV. fra Stumtønde Nr. 10.

1238. Fyr forandret. Willemstad. Tønde udlagt. Oost-Hellegat. Zeegat van Browsershaven. I Willemstad røde og hvide, faste Fyr er indsat en Lysvinkel, som viser rødt, fast Lys fra V. til N. 60° V. $51^{\circ} 42'$ N. Br. $4^{\circ} 26'$ Ø. Lgd.

Imellem Spidstønderne 4 og 5 i Oost-Hellegat er i 3 m Vand udlagt Spidstønde 4 a. $51^{\circ} 41'$ N. Br. $4^{\circ} 24'$ Ø. Lgd.

1239. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet. Thornton-Bank. Thornton-Bank Lys- og Fløjtetønde er bortdrevet. Den vil snarest blive lagt paa Station igen. $51^{\circ} 34'$ N. Br. $3^{\circ} 01'$ Ø. Lgd.

1240. »Lower Burcom« Fyr- og Klokkebaad (Nr. 4) er flyttet. River Humber. England. »Lower Burcom« Fyr- og Klokkebaad (Nr. 4) er flyttet 2 Kbl S. 58° Ø. i og ligger nu 8,5 Kbl N. 18° Ø. fra »Middle« Fyrskib. $53^{\circ} 35'$ N. Br. $0^{\circ} 01'$ V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1241. Forandring af Fyr. Cahotte. Trouville. Frankrig. Cahotte Fyr viser nu rødt, last Lys hele Natten igennem. Fyret skal gøres 2 m højere, og Lysvinklen skal øjeres 4° V. eller. $49^{\circ} 21' 59''$ N. Br. $0^{\circ} 01' 38''$ Ø. Lgd.

1242. Undervandsaagsignal midlertidig ophørt. »Coningbeg« Fyrskib. Inland S-Kyst. Fyrskibet »Coningbeg« River indtil videre ikke Undervandsaagsignal. $52^{\circ} 02'$ N. Br. $6^{\circ} 39'$ V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1243. Grunde. Camarinas Bay. Spanien NV-Kyst. I Camarinas Bay er der i efternævnte Afstande og Retninger fra Penetron Rock fundet følgende Dybder: 12 Kbl N. 67° V. 8,7 m, $13\frac{1}{2}$ Kbl N. 28° V. 9,1 m, 7 Kbl N. 52° Ø. 4 m og 8,5 Kbl N. 65° Ø. 5 m.

7,5 m Grunden $8\frac{1}{4}$ Kbl N. 26° Ø fra Penetron Rock findes ikke. Penetron Rock, Barca Point: $43^{\circ} 07'$ N. Br. $9^{\circ} 14'$ V. Lgd.

1244. Tønde udlagt. Hare Island—Hare Island South Reef. Riwer St. Lawrence. Canada. I Midten af Løbet mellem Hare Island og Hare Island South Reef er udlagt en rød og sort vandret stribet Stumtønde, mærket 50 B, i 4,5 m Vand. $47^{\circ} 47' 20''$ N. Br. $69^{\circ} 46' 50''$ V. Lgd.

1245. Fyr tændt. Paddy Shoal. Gaspé Basin. Gaspé Bay. Gulf of St. Lawrence. Paddy Shoal Fyr er opført i 3,5 m Vand tæt ved S-Kanten af Grunden, der strækker sig ud fra Arnold Bluff 23 m inden for den røde Tønde. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 7 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 3 Sek. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 9 Sm. $48^{\circ} 49' 57''$ N. Br. $64^{\circ} 27' 59''$ V. Lgd.

Janvrin Shoal Fyr er opført i 3,5 m Vand tæt ved N-Enden af Tungen, der strækker sig ud fra Mc Connell Point, 30 m inden for den sorte Tønde. Fyret viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm. $48^{\circ} 49' 44''$ N. Br. $64^{\circ} 28' 16''$ V. Lgd.

at 3die Orden. Bilyret, der vises fra samme Taarn, er et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr, der viser grønt Lys fra e. S. 55° Ø til e. S. 47° Ø, hvidt Lys fra e. S. 47° Ø til e. S. 41° Ø, rødt Lys fra e. S. 41° Ø til e. S. 30° Ø. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12,5 Sm for hvidt Lys, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt. Lysevne: 16 Sm for hvidt Lys, 12 for rødt og 10 Sm for grønt. Linsapparat af 3die Orden.

Fra Fyret gives Taagesignal med Sirene, To-Stød hver 1 Minut, hvert Støds Varighed e. 3 Sek. Paa Fyret findes Lodstation for Hals Lodser. 56° 57' 18" N. Br. 10° 25' 46" Ø. Lgd. Samtidig med Tændingen af dette Fyr sker følgende Forandringer: a) det midtertilhvide hvide Lyntyr forlækkes (se »E. f. S.« Nr. 2751, 1910), b) »Hals« Fyrskib indtrages permanent, c) Egense Bagfyret forlækkes til kun at lyse over 60 paa hver Side af Ledefyrhulen, S. 65½° Ø. Synsvide: 13,5 Sm. Lysevne: 19 Sm. Spejlapparat af 4de Orden.

Egense N-lige Forlyr. Synsvide og Lysevne forandres til 6 Sm.

Egense S-lige Forlyr. Synsvide og Lysevne forandres til 7,5 Sm.

I øvrigt bliver Fyrene uforandret. Egense Bagfyret: 56° 58' 52" N. Br. 10° 18' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 109, 110, 111, 112, 159, 160, 476, 477 og 484. Havne-Lods, Side 138, 139 og 140. Fyr-Fort. Nr. 54, 58, 58 A, 59, 61, 62, 62 A, 119, 120, 415 A, a og b, 415 B og 447 a, b og c. Søm-Fort., Side 33.)

I Sundet

7) e. 700 m S80, fra Søndre-Hoved Tønde, Middelgrund S-Spids, skal udlægges en rød og hvid stribet Lystønde, mærket »Middelgrund S«, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn e. ½ Sek., Mørke e. 4½ Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Indtrages for Is uden at erstattes med Vintersmærke. 55° 39' (57") N. Br. 12° 40' (53") Ø. Lgd.

8) Tæt NØ, for den sorte Slæge med sort Ballon, Saltholm NØ, skal udlægges en sort Lystønde, mærket »S. F.-NØ«, der viser hvidt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn e. ½ Sek., Mørke e. 2 Sek., Lyn e. ½ Sek., Mørke e. 7 Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 8 Sm. Indtrages for Is uden at erstattes med Vintersmærke. 55° 41' (55") N. Br. 12° 51' (00") Ø. Lgd.

9) Lystønden »Nordre Flint« vil fremtidig ligge ude hele Aaret. Indtrages for Is uden at erstattes med Vintersmærke (se »E. f. S.« Nr. 800, 1911). 55° 37' (51") N. Br. 12° 51' (42") Ø. Lgd.

10) Tæt Ø, for den røde Spidstønde med 3 Koste, Nordre Røse, skal udlægges en rød Lystønde, mærket »Nordre Røse«, der viser grønt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn e. ½ Sek., Mørke e. 2 Sek., Lyn e. ½ Sek., Mørke e. 7 Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Indtrages for Is uden at erstattes med Vintersmærke. 55° 37' (56") N. Br. 12° 41' (42") Ø. Lgd.

11) 2200 m S. 42½° Ø, fra »Drogden« Fyrskib skal udlægges en hvid Lys- og Klokketønde, mærket »Lille-Grund NV«, der viser rødt Et-Blink hver 15 Sek., Blink e. 5 Sek., Mørke e. 10 Sek. Flammens Højde: 4 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm. Ombyttes, naar Is gør det nødvendigt, med en hvid Spidstønde. 55° 32' (10") N. Br. 12° 44' (13") Ø. Lgd.

Samtidig med Udlægningen af Lystønden flyttes den hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost, Lille-Grund NV, S. i til V. for 1,5 m Pallen paa Lille-Grund. 55° 31' (13") N. Br. 12° 44' (35") Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 292, 300, 302, 305, 306, 307, 313 314, 315, 316 og 318. Fyr-Fort. Nr. 233 A, 236 A, 237, 238 A og 243 A. Søm-Fort., Side 26 og 27.)

I Store Bælt

12) Ved Kønse Fyr skal oprettes et Taagesignal med Sirene, der giver Tre-Stød hver 1 Minut. Støds Varighed e. 2 Sek. Sireneløbet skaar, tæt ved Skrånten, 19 m S. fra Fyret. Fyret 55° 30' 44" N. Br. 10° 48' 14" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 162 og 220. Danske Lods, Side 329. Fyr-Fort. Nr. 273.)

I Snaaunds-Farvandet

13) Ore-Hoved Fyr skal forandres fra at vise fast Lys til at vise Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek., samtidig forøges Lysevnen til 15, 11 og 9 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. I øvrigt uforandret. 54° 57' 37" N. Br. 11° 51' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139, 157, 160, 162 og 185. Danske Lods, Side 560. Fyr-Fort. Nr. 492.)

1221. Grund fundet. Besser-Ræv Ø. Samsø. Kattegat. Ø. for Besser-Ræv or, læt V. for Lindholm-Dybl, fundet 2,0 m Vand 1550 m S. 75½° Ø, fra Havneklage Baake. 55° 55' (10") N. Br. 10° 42' (15") Ø. Lgd. (Kort Nr. 227 og 252. Danske Lods, Side 179.)

1222. Vrag. Lynæs-Sand. Isefjorden. Vraget af Galassen »Marie« skaar e. 1 Sm Ø, for Vagren paa Lynæs-Sand i 1,5—2 m Vand. Masteløpene er over Vandet. Lynæs-Sand: 55° 55' (30") N. Br. 11° 50' (00") Ø. Lgd.

1223. Nat-Skydeveier. Farvand midtertidig spærret. Karrebæksminde-Bugt. Snaaunds

Farvandet. Fra Iste til 5te August 1911, begyde Dage inklusive, vil der blive altholdt Nat-skydning i Karrebæksminde-Bugt. Skydeplansen begrænses nok N. af Stadhavns Kyst, mod V. af en Linie i N.—S. gennem Vagren paa Kirkegrund, mod S. af en Linie i V. fra Kundsloved V.-Punkt, mod Ø. af en Linie i N. fra Kundsloved V.-Punkt.

Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og

andre Skibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand. Kundsloved V.-Punkt: 55° 04' (50") N. Br. 11° 37' (10") Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1224. Stormvarselmast atter rejst. Zoppot. Danziger Bugt. Tyskland. Stormvarselmasten ved Zoppot er rejst paa Yderenden af den ny Bro og Stormsignaler vises atter. 54° 26' N. Br. 18° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2761. Kjøbenhavn 1910.)

1225. Opmaalingsnaaker opført. Opmaalingsnaakene paa Habichtsberg, 54° 48' 56" N. Br. 18° 21' 36" Ø. Lgd. og V. for Wittenberg, 54° 49' 05" N. Br. 17° 56' 47" Ø. Lgd., er opførte. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 764. Kjøbenhavn 1911.)

1226. Opmaalingsnaake opført. Bartholt. Stralsund. e. 300 m V. for Bartholt Lodsværstaarn er opført en Opmaalingsnaake. 54° 26' 12" N. Br. 19° 01' 29" Ø. Lgd.

1227. »Kalkgrund« Fyrskib atter udlagt. Flensborg Fjord. »Kalkgrund« Fyrskib er atter udlagt og Fyrskibet »Reserve Sonderburg« er indtraget. 54° 49' N. Br. 9° 53' N. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1100. Kjøbenhavn 1911.)

1228. Afmærkning forandret. Flensborg Fjord. Forandringen i Afmærkningen i Flensborg Fjord er nu udført. Bækkenderne: Langhøllsbank 0, 54° 49' 56" N. Br. 9° 40' 59" Ø. Lgd., og Langhøllsbank V, 54° 50' 24" N. Br. 9° 39' 12" Ø. Lgd., er rød-sort og ikke røde som tidligere angivet. Den sorte Spidstønde 2, der nu har Nr. 1, har Kugle som Topbetegnelse og ikke Ballon som tidligere angivet. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1044. Kjøbenhavn 1911.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1229. Vrag. Malsund. Bohuskusten. Sverrig. I Malsund er en Damptrawler sunket i 11 m Vand. 58° 12' 30" N. Br. 11° 29' 50" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1230. Drivende Vrag. Norsøen. Et drivende Vrag uden Master er rapporteret paa 52° 42' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd.

1231. Fyrskibe ombyttes midtertidig. Elben. Tyskland. Den behudede Ombygning af Fyrskibet »Elbe V« vil blive udført den 22de Juni 1911, saatrænt Vejforholdene tillader det. Samtidig ombyttes Fyrskibet »Elbe I« midtertidig med et Reservefyrskib, der ikke har apparater til Radiotelegrafering og heller ikke giver Underavsignaler. 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 958. Kjøbenhavn 1911.)

1232. Belysning forandret. Schaelekuhlen—Bielenberg. Elben. Den 20de Juni 1911 er Brokdorf hidtidig Ledelyr slukket og i Stedet for er der tændt følgende ny Fyr: Brokdorf og Hollerwettern, der holdt overet i N. 20° V. danner den ny Ledelyrline midt i Farvandet mellem Krantsand Ledelyr og Schaelekuhlen Fyrs faste Lysvinkel over Störminudung. Brokdorf Fyr er Bagfyret, det viser hvidt, fast Lys fra S. 28½° Ø, til S. 7° V., rødt, fast Lys fra S. 7° V. til S. 38½° V., hvidt, fast Lys fra S. 38½° V. til N. 69½° V., rødt, fast Lys fra N. 69½° V. til N. 66° V. Flammens Højde: 40 m. Synsvide: 17,5 Sm. 44 m højt, rødt, sekskantet gittertaarn. 53° 51' 34" N. Br. 9° 20' 44" Ø. Lgd. Hollerwettern Fyr er Forfyret, det viser hvidt To-Blink hver 8 Sek. fra S. 31° Ø, til S. 22½° Ø, hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 Sek. fra S. 22½° til S. 15½° Ø, hvidt Tre-Blink hver 8 Sek. fra S. 15½° til S. 40½° V., grønt Tre-Blink hver 8 Sek. fra S. 40½° V. til S. 73° V., hvidt Tre-Blink hver 8 Sek. fra S. 73° V. til N. 63° V., hvidt, fast Lys fra N. 63° V. til N. 57° V., hvidt To-Blink hver 8 Sek. fra N. 57° V. til N. 51° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12,5 Sm. 17 m højt, hvidt, firkantet Taarn ved et Beholdeshus med rødt Tag. 53° 50' 32" N. Br. 9° 21' 28" Ø. Lgd. Samtidig er Bielenberg Fyr forandret til at vise grønt Lys fra S. 25½° Ø, til S. 54° V., hvidt Lys fra S. 54° V. til S. 73° V. og rødt Lys fra S. 73° V. til N. 75° V. I øvrigt uforandret. Steindeich-Elstfeth Fyr er forandret saaledes, at Grænselinien mellem den røde og den hvide Lysvinkel nedad Elben gaar gennem Skæringspunktet mellem Brokdorf—Hollerwettern og Krantsand Ledelyrhuler. I øvrigt er Fyret uforandret.

1246. Grunde. West Penobscot Bay, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I West Penobscot er fundet følgende:
 I Løbet mellem Goose Rock og Lasells Island ligger flere Grunde. Løbet bør kun benyttes af lokalt kendte Folk.
 690 m N. 85° V. fra Midten af Goose Island er 8,5 m Vand og 340 m N. 69° V. fra samme Punkt 5,1 m Vand.
 Sø for Mouse Island er Dybder paa 3,5 m Vand. Det maa fraraades at passere S. om Øen.
 Fra Robinsons Rock strækker et Rev med 6,1 m Dybde sig ud i S. 17° V. 10 m Kurvev ligger c. 1200 m fra Klippen.
 I Sm N. 88° Ø. fra Egg Rock er 8,5 m Vand.
 En c. 300 m i NØ.—SV. lang og c. 150 m bred Grund med 6,2 m Vand ligger i Retningen S. 71° V. fra Drunkards Ledge Baake.
 Revet, der ligger c. 1/3 Sm SV. fra Fiddler Ledge har 4,5 m Vand, muligvis findes der endnu mindre Vand, da Undersøgelsen ikke er fuldført. West Penobscot Bay: 44° 00' N. Br. 68° 56' V. Lgd.
1247. Skærs Beliggenhed. Pemaquid Ledge Sø. Muscougus Bay Approach, Maine. Skæret med 7,5 m Vand ligger c. 3025 m S. 25° V. fra Fyret. 43° 48' 44" N. Br. 69° 31' 21" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 837. Kjøbenhavn 1911.)
1248. Fyr tændt. Nahant Harbor, Boston Bay, Massachusetts. Ved Nahant Harbor er tændt et grønt, fast Fyr. N. 32° V. fra The Graves Fyr og N. 47 1/2° Ø. fra Bass Rock Baake. Brændetid: 1ste Juni—30te September. The Graves Fyr: 42° 21' 55" N. Br. 70° 52' 11" V. Lgd.
1249. Vrag afmærket. Plymouth Harbor. Cape Cod Bay, Massachusetts. Ved Vraget af Skommerten »Therese D. Bakers«, som ligger sunket c. 1 1/4 Sm NNØ. fra Plymouth (Gurnet) Fyr, er i 18 m Vand udlagt en vandret stribet Spidstoude N. 7 1/2° Ø. fra Plymouth (Gurnet) Fyr og N. 75° Ø. fra Standish Monument. Plymouth (Gurnet) Fyr: 42° 00' 12" N. Br. 70° 36' 04" V. Lgd.
1250. Vrag. Horseshoe Shoal. Nautucket Sound, Massachusetts. To Mastetoppe c. 15 m fra hinanden, 1,5 m over Vandet er rapporteret c. 1/4 Sm SV. fra Horseshoe Shoal South Part Tønde Nr. 12 A. De høres sandsynligvis til Vraget af Lægtieren »Stonington«, som er sunket i 22 m Vand paa 41° 27' 20" N. Br. 70° 16' 15" V. Lgd.
1251. Tønder udlægges. Chucksack Creek. James River, Chesapeake Bay. Ved Indløbet til Chucksack Creek er i 2,1 m Vand udlagt: Candy Island Spidstoude 2, S. 81 1/2° V. fra Newport News Middle Ground Fyr og S. 2 1/4° Ø. fra Ragged Island højre Kant og Johnsons Bar Spidstoude 4, S. 31 1/2° V. fra Candy Island højre Kant og N. 76° V. fra Nausemond River Fyr. Newport News Middle Ground Fyr: 36° 56' 43" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd.
1252. Tønder inddrages. North Channel, Doboy Sound, Georgia. Saa snart som muligt inddrages følgende lodret stribe Tønder i det N-lige Indløb til Doboy Sound: Outer Spidstoude, Bar Spidstoude, Inner Stumpstoude og Turn Stumpstoude. Doboy Sound: 31° 22' N. Br. 81° 16' V. Lgd.
1253. Oplysning om Grunde. Seventeen-Foot Rock, Rebecca Shoal Fyr Sø, Florida Reefs, Florida. 5,1 m Grunden c. 11 Sm S. 31° Ø. fra Rebecca Shoal Fyr er omlyggelig eftersøgt og findes ikke; c. 3 Sm Ø. for 5,1 m Grundens opgivne Plads fandtes 9,1 m Vand. 24° 26' 00" N. Br. 82° 25' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 459. Kjøbenhavn 1911.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1254. Lystønder forandret. Great Orange Bank og Triton Bank, Magellan Strait, Chile. Great Orange Bank Lystønde, 52° 23' S. Br. 69° 08' V. Lgd. og Triton Bank Lystønde, 52° 37' S. Br. 69° 54' V. Lgd., viser begge nu hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 4,3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 738. Kjøbenhavn 1911.)
**1255. Fyr forandret. Tortuga Point, Coquimbo Bay, Tortuga Point hvide Fyr med For-mønkelsor er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 70 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 68 Sek., 29° 56' S. Br. 71° 21' V. Lgd.
1256. Fyr forandret. Port Huasco. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Pieren ved Port Huasco er forandret til et rødt, fast Fyr. 28° 27' S. Br. 71° 14' V. Lgd.**

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1257. Undervandstaagsignal nedlagt. Tarifa Point, Gibraltar Stræde, Spanien. Ved Tarifa Point gives ikke mere Taagsignal med Undervandstokke. 35° 59' N. Br. 5° 36' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Juni 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	105—104 3/4	104 1/2	104 3/4
Danmark		66 1/2	67
Norden		88 1/4	89
København		—	—
Carl	85	84 3/4	85 1/4
Dannebrog	82 1/4 — 1/2	82 1/4	82 1/2
Skjold		61 3/4	62 1/2
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896		82	82 1/2
Hejmdal	96—95 3/4	95 1/2	96
Østasiatiske	142—141 3/4	141 1/2	141 3/4
Østersøen		—	5
Nordsøen		—	—
Gorm		86	87
Torm	77—1/2	77	78
Inga		—	—
Cimbria		52	60
Vesterhavet		1	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		50	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	142—141 3/4	141 1/2	141 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 1/2	93 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 1/2	88 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — Serie.		95	95 1/2
4% — — — 1.		95 3/4	97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		89 1/2	89 3/4
4% — — — 7.		95	95 1/4
3 1/2% Landkreditk.		89	91
4% Østift. Kreditf.		96 1/4	96 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148 3/4	148 3/4
Privatbank	112 1/2	112 1/2	112 3/4
Landmandsbank		137 3/4	138 1/4
Handelsbank	137 1/2 — 3/4	137 1/2	137 3/4
Grundejerbank	22	22	22 1/4
Burm. & Wain	91 — 1/4	91 1/4	91 3/4
Helsingørs Jærnsk.		77	79
Sukkerfabr.	255 1/2 — 255 3/4	255 1/2	255 3/4
Bryggeri Aktier	208 1/4 — 207 1/2	206	206 1/4

Vekselkurser d. 28. Juni 1911

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	89.80
London	18.16	18.13
Paris	71.80	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Juni 1911.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	92.40
3 1/2% — Boden Kredit	89.90
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	101.80
4% — — 1890	96.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 108,000, „Danmark“ 34,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 46,000, „Dannebrog“ 40,000, „Skjold“ 40,000, „Dampsk. af 1896“ 32,000, „Dansk-russisk“ 122,000, „Østasiatisk“ 114,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

1268. Fyr forandret. Punta Carnero. Gibraltar Bugt. Spanien. Punta Carnero granne, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med afvekslende Tre- og En-Formørkelser. 36° 04' 30" N. Br. 5° 25' 30" V. Lgd.

1269. Fyr tænkt til Forsøg. Alessandria. Kanal von Meleda. Østerrig-Ungarn. Paa Alessandria Øen er til Forsøg tænkt et hvidt Lyndyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek. Synsvide: 17 Sm. 42° 53' N. Br. 17° 25' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1260. Aftærkning forandret. Dairen Ko. Kwang Tung. China. Lystønden ved V.-Enden af Arbejderne ved den N.-lige Bølgebyrder ved Dairen Ko er flyttet 1,2 Kbl N. 75° V. 1 og ligger nu i 6,5 Kbl N. 31° V. fra Stormsignaletang paa V.-Pieren. En Tønde er midlertidig udlagt ved Arbejderne ved N.-Bølgebyrden, 8,5 Kbl N. 55° V. fra samme Stang. Man skal gaa imellem de to Tønder. Stormsignaletang: 38° 56' N. Br. 121° 39' Ø. Lgd.

1261. Skær fundet. Mikawa Bay. Honsu S.-Kyst. Japan. I Mikawa Bay er fundet et Skær med 1,5 m Vand 6 Kbl S. 25° Ø. fra Toppen af Kaji Shima. 34° 45' 18" N. Br. 137° 06' 33" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1262. Karantænestemmelser. Spanien. — Guine (portugisisk Besiddelse i Nærheden af Kap Verde) er erklæret smittet af gul Feber. Provinsern Kagj, Formosa er erklæret pestsmittet. Sverrig. — Staden Samsuu, Lillesten, er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bogs; R: rettet, ny Udgave + aanderer; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

394 England, Mai 1911.

R 394 England, South Coast. — Spithead

R 2631 England, South Coast. — Portsmouth harbour.

R 2631 a England, South Coast. — Portsmouth harbour, upper part.

R 2007 Scotland, West Coast. — River Clyde.

R 472 West Indies, Haiti. — Harbours and anchorages in Haiti.

R 3111 West Indies, Panama. — Colon harbour.

R 2001 South America, Rio de la Plata. — Monte Video bay.

N 180 Vaarvaters en Ankerpladsen op de Westkust van Sumatra (Tahoeleug tot Padang), met plans: 1) Reede Priaman, 1: 50,000; 2) Westkust Sumatra. Tikoe tot Priaman, 1: 100,000; 3) Reede Tikoe, 1: 50,000; 4) Reede Temang, 1: 50,000; 5) Baai van Ajerhangis, 1: 50,000; 6) Reede Natal, 1: 50,000. Juni 1911. Pris f. 1,25.

+ Plan 6, 7 og 8 paa Kort Nr. 276 og Plan 1 og 3 paa Kort Nr. 277.

N 282 Tyskland. Nordatlantiske Ozean: Westküste von Frankreich: Ansteuerung von Brest. 1: 50,000. Pris 2,50 M.

R 87 Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland (2 Blätter). 1: 100,000. Pris 0-Bl. 1,80 M. W-Bl. 2,50 M.

R 59 Nordsee, Deutsche Küste: Die Ems-Mündung. 1: 50,000. Pris 4,40 M.

(2,000), Kiel eller Holtenau 4/9 (1,000), Trelleborg 4/3 (1,050), Kjøbenhavn 4/1½ (1,150), Marseille 7/, Genua 7/3, Neapel 7/4. Fra Cardiff blev sluttet til: Havre 4/, Honfleur 4/1½, Lissabon 6/ à 6/3, Brindisi 8/, Port Said 6/6, Bahia Blanca 17/7½, River Plate 18/3.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/3 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampereu »Schach Steenberg«, tilhørende Dampskibsselskabet Skandia, her, er i Følge »Helsingør Avis« den 23. ds. bleven solgt til Rederiet Torleif i Landskrona.

Skibet er bygget i Flensborg i 1888 og laster 536 Netto Reg.-Tons.

Skipper C. Jensen, Ristinge, har solgt den ham tilhørende Jagt »De tre Brødre«, der maaler 11,26 Tons, til Kaptajn C. Carlsson, Troense. Overtagelsen sker den 15. Juli.

Den 27. ds. løb en Lægter paa c. 50 Tons af Stahelen fra Øxenbjerg Skibbyggeri i Svendborg. Lægteren er bygget for Regning D. F. D. S., her, og er den 3dje Lægter Værftet har bygget for det nævnte Firma.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til en Skonnert paa c. 80 Tons, der bygges for Regning et Rederi i Fakse Ladeplads.
(»Svendb. Amtst.«.)

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 26./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Panderna 27./6. — Algarve, Borries, ank. Marseille 25./6. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Stavanger 28./6. hertil. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 27./6. — Antwerpen, Madsen, pass. Ouessant 23./6. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 20./6. til Boston. — Arno, Fischer, afg. London 27./6. til Newcastle. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 25./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 27./6. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Norrköping 28./6. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 28./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 26./6. — Christian IX, Holm, pass. Hirtshals 29./6. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 23./6. — Esbjerg, Strufve, ank. Riga 28./6. — Florida, Andersen, afg. herfra 28./6. til Aalborg. — Garonne, Kromann, ank. hertil 25./6. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 26./6. for Hull. — Hellig Ølav, Holst, pass. Sheweningen 28./6. for Kristianssand. — Hengest, Muuck, ank. Riga 29./6. — Hjelm, Kyllbeck, ank. Danzig 28./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 28./6. til Tunis. — Jolantha, Simonsen, ank. Petersborg 27./6. — Kanan, Mikelsen, ank. Libau 29./6. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 20./6. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. Antwerpen 28./6. til Peters-

borg. — Kursk, Tønnesen, ank. Dunkerque 24./6. — Loire, Craignou, afg. herfra 24./6. til Bordeaux. — Louise, Larsen, dokker. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 27./6. hertil. — H. P. Holmblad, Svau, afg. Lissabon 25./6. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 26./6. — Morso, Nellemann, afg. Oporto 27./6. til Lissabon. — Moskoy, Jon Jonsen, ank. Königsberg 26./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 28./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 27./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 23./6. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 29./6. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 28./6. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 22./6. — Pregel, Iversen, ank. Lovisa 24./6. — Saga, Wiherg, ank. Riga 27./6. — Seine, Damp, afg. Kotka 27./6. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, ank. Stettin 25./6. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 28./6. — Tyr, Thuning, ank. Windau 29./6. — United States, Gøtsche, ank. New York 27./6. — Vendsyssel, Lydersen, afg. Petersborg 28./6. til Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Arendal 26./6. Nord paa. — Minsk ank. hertil 28./6. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 22./6. — Saratov afg. Hull 28./6. til Libau.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Umeå 29./6. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 22./6. — Elna, Rathje, ank. Boulogne 28./6. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 27./6. — Simone, Møller, afg. Herösand 22./6. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 21./6. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 23./6. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 24./6. — Anine, Leth, ank. Archangel 26./6. — Kamma, Løffler, afg. Archangel 21./6.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 22./6. — Amalienborg ank. Savona 26./6. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 21./4. — Brattingsborg afg. Miranichi 24./6. — Børglum afg. Eupatoria 26./6. — Chassie Mærsk afg. Lübeck 23./6. — Dansborg afg. Kjøbenhavn 23./6. — Elsborg ank. Odense 26./6. — Esrom ank. Nikolajeff 22./6. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 23./6. — Fredensborg ank. Kemi 25./6. — Frederiksborg ank. Nantes 23./6. — Guldborg ank. Bordeaux 23./6. — Gurre ank. Burntisland 24./6. — Hammerhus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg afg. Lübeck 24./6. — Hundborg ank. Riga 22./6. — Høneborg ank. Malmø 22./6. — Jelling ank. Nantes 24./6. — Jomsborg ank. Haukipudal 20./6. — Jungshoved ank. Antwerpen 16./6. — Jægersborg ank. Riga 26./6. — Kallundborg ank. Cardiff 18./6. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kronborg afg. Rio Janeiro 15./6. — Lejre afg. Huelva 19./6. — Lilleborg ank. London 25./6. — Marselisborg ank. Randers 22./6. — Visborg ank. Libau 20./6. — Næshorg ank. Brahestad 24./6. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 21./6. — Raudelsborg ank. Acton Grange 26./6. — Rosenborg ank. Riga 23./6. — Silkeborg afg. Cardiff 24./6. — Skakkeborg ank. Haukipudas 26./6. — Skanderborg pass. Hirtshals 26./6. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 23./6. — Spigerborg afg. Koivusaari 23./6. — Stegelborg ank. Newport 21./6. — Stjerneborg afg. Cardiff 24./6. — Søborg afg. Dalhousie 14./6. — Taarnborg ank. Perna 24./6. — Tuborg afg. Savona 26./6. — Ulfborg ank. Bremen 17./6. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 23./6. — Vordingborg afg. Boness 24./6. — Ørkild ank. Swansea 26./6.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Stockholm 28./6. — Urania, Clausen, afg. Leith 27./6.

Nordseen. Nordland, Larsen, ank. Zanndam 27./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grimsby 26./6. — Holland, Poulsen, afg. Methil 28./6. — England, Andersen, afg. Trångsund 23./6. — Rusland, Bennetzen, ank. Manchester 24./6.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 23./6. — Freja, Nielsen, ank. Grimsby 23./6. — Vera, Thing, ank. Libau 28./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 26./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./6. — Pawel Andrejoff, Tanuebek, ank. Petersborg 25./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 24./6. — Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 18./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 26./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 22./6. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Pugwash 17./6. til Manchester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Cape Tormentine 17./6. til Belfast. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 23./6. til Campellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miranichi 27./6. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Campellton 25./6. til Barrow.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Quessant Creach 27./6. — Samni afg. Norresundby 28./6. — Bandon pass. Perim 20./6. — Pangan afg. Port Said 24./6. — Chumpon ank. Singapore 26./6. — Arabien afg. Sabang 20./6. — Siam afg. Shimoseki 28./6. — Indien ank. Shanghai 28./6. — Cathay pass. Gibraltar 26./6. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kina ank. Antwerpen 27./6.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. London 25./6. — St. Jan ank. St. Thomas 16./6. — St. Croix afg. St. Thomas 15./6.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Kronstadt 27./6. til Åbo. — Nautik, N. Nielsen, ank. Ipswich 26./6. — Nordseen, Gramm, afg. Palmas 26./6. til Casablanca. — Nexos, Basse, afg.

Räfsö 27./6. til Trångsund. — Ellen, Hansen, ank. Newcastle 26./6. — Fylla, Brinch, pass. Brixham 25./6. for Barcelona. — Hebe, Gregersen, afg. Riga 26./6. til Petersborg. — Inger, Schiff, pass. Dover 27./6. for Goole. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm 27./6. for Stolpmünde. — Karla, K. Nielsen, ank. Cadix 26./6. — Marie, Jessen, ank. Boulogne 26./6. — Bodil, Uldall, afg. Huelva 24./6. til Saffi. — Dagmar, Mathiasen, pass. Hirtshals 26./6. for Sevilla. — Norma, Mikkelsen, afg. Libau 24./6. til Riga.

Term. Sara, Jensen, ank. Spjutsund 25./6. — Sjælland, Svarrer, afg. Rotterdam 28./6. — Agnete, Farup, ank. Antwerpen 25./6. — Hermia, Hansen, ank. Cardiff 23./6. — Alice, Jørgensen, ank. Rendsborg 24./6.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Windau 24./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Kjøbenhavn 24./6. — Valdborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./6. — Gunhild, Hansen, ank. Riga 25./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 24./6. — London, Bom, afg. Yxpila 27./6. til Amsterdam. — Paris, Tholander, afg. Kiel 26./6. til Riga. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerburg 26./6. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 23./6. — Wien, Bock-Hansen, ank. Petersborg 25./6. — Roma, v. Thun, ank. Huelva 27./6.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Preston 23./6.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kotka 25./6. — Emanuel, Svane, ank. Kotka 28./6.

Sejlskibe.

Fane-Senderho. Martha, Fischer, ank. Rio Hache 24./6.

Renne. Argus, Holm, ank. Karlskrona 18./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Stolpmünde 19./6. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Aarhus 19./6. — Veset, Kofoed, er ank. Neufahrwasser. — Bornholm, Nykær, har passeret Skagen. — Magnus, Hansen, er ank. Kalmar. — Laurentine Emilie, Andersen, er ank. Rügenwalde. — Prøven, Olsen, er ank. Monsteraas.

Svendborg. Willemoes, Eriksen, ank. Nantes 21./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 21./6. — Noah, Jørgensen, ank. Nantes 21./6. — Guldborg, Jensen, ank. Kjøbenhavn 21./6. — Otto, Klug, ank. Drøbak 22./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. London 21./6. — Vera, Jensen, ank. St. Johns 20./6. — Martin, Wilde, ank. Bogense 22./6. — Urda, Hansen, ank. Drøbak 22./6. — Solon, Rask, ank. Antwerpen 23./6. — Ellen, Andersen, ank. Fowey 23./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Lovisa 23./6. — Danmark, Huisfeldt, ank. Kotka 23./6. — Freja, Jensen, ank. Drøbak 23./6. — Lauritz, Jørgensen, ank. Piteå 23./6. — Grethe, Hansen, ank. Riga 23./6. — Primula, Carlsen, ank. Placentia (N. F.) 24./6. — Rossing, Larsen, ank. Uleåborg 24./6. — Galathea, Jensen, ank. Courselles 25./6. — Newsky, Nielsen, ank. Norrköping 26./6. — Severine, Jensen, ank. Pillau 26./6. — Leif, Andersen, ank. Uleåborg 25./6. — Mine, Jørgensen, ank. Halmstad 25./6. — Marie, Andersen, ank. Bunkeness 24./6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Kalundborg 26./6. — Zampa, Wulf, ank. Åbo 26./6. — Venus, Andersen, ank. Isigny 27./6. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Räfsö 27./6. — Neptunus, Nielsen, ank. Drøbak 27./6. — Gæa, Petersen, ank. Helsingør 27./6. — Marie, Nielsen, ank. Limhamn 28./6. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Drøbak 28./6.

Æra. Merkur, Christensen, ank. Banff 24./6. — Henry, Bager, ank. Brest 24./6. — Marie, Østermann, ank. Karlshamn 24./6. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadix 25./6. — Mars, Stegmann, ank. Rudkjøbing 25./6. — Phoenix, Rasmussen, ank. Söderhamn 24./6. — Jørgen Olsen, Christensen, er ank. Rio Hacha. — Pampa, Svendsen, ank. Flensborg 25./6. — Alf, Hansen, ank. Flensborg 25./6. — Ariel, Christensen, ank. Drøbak 26./6. — Kirstine pass. Dugerness 24./6. for vestg. — Saga er 17./6. prajet paa 29° N. Br. 26° V. Lgd. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Sundsvall til Vigo. — Castor, Sonne, afg. Cambelton 25./6. til Douglas. — Th. Lohse, Boye, ank. Bergen 26./6. — Juliane, Christensen, ank. Fogo 26./6. — Hydra, Christensen, ank. Bogense Red 26./6. — Ami, Christensen, ank. Hull 26./6. — Kiane, Christensen, ank. Sundsvall 27./6. — Norden, Rasmussen, er afg. Sundsvall. — Ingolf, Olsen, er afg. Sundsvall til Gravelines. — Ansgar, Jørgensen, ank. Räfsö 26./6. — Alf, Rasmussen, er afg. Middelsbro til Flensborg. — Claudia, Aaberg, er afg. Pensacola 26./6. — Saga, Olsen, ank. Mostyn 27./6. — R. Fabricius, Hansen, ank. Twillingate 27./6. — Mathilde, Hansen, ank. Tuno 28./6. — Immanuel, Bager, ank. Kalundborg 28./6. — Svane, Møllmann, ank. Samsø 28./6. — Diana, Hansen, ank. Kirckwall 28./6. — Neptun, Jensen, ank. Aalborg 28./6. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kotka 28./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Søvejsregler og Lydsignaler. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Fragtmarkedet. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME)

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6696. Kjøbenhavn K.

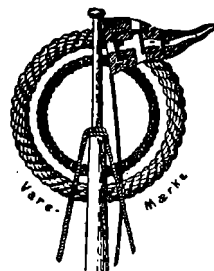
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden



Esbjerg

Tovværks-fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserhaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ADONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 4. Juli 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsproviaanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmers Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kunsthjælpværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safarthsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Howaldts werke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende. Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviandtering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Bestyrelsen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Nlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Officielle Bekendtgørelser.

Reservekadetskole

ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i § 56 i Lov af 30. September 1909 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 3 Afdelinger.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2den og 1ste Klasse.

Som Reservekadetter af 2den Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmand, der i Følge den gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser, og som ikke er over 28 Aar.

Under Skolen lønnes og uniformeres Reservekadetterne.

Uddannelsestiden, der tidligere varede i 9 Maaneder, er nu forkortet til 8 Maaneder og finder Sted fra 1ste September til 1ste Maj, til hvilket Tidspunkt Reservekadetterne normalt kan forvente at blive udnævnte til Reserveløjtnanter.

Opmærksomheden henledes paa,

at Reservekadetterne under Uddannelsen kun tilbringer den første Maaned i Land (paa Søværnets Kaserne), medens de i Resten af Uddannelsestiden er udkommanderet med et af Vinterstyrkens Kystforsvarsskibe eller med Artilleriskolernes og Torpedoskolernes Fartøjer.

at Udnævnelsen til Reservekadet af 1ste Klasse normalt vil finde Sted den 1ste April efter Afslutningen af Skolens 2 første Afdelinger, og

at samtlige Reservekadetter ved Antagelsen forpligter sig til efter Udnævnelse til Reserveløjtnant at gøre Tjeneste som saadan ved Søværnet fra Udnævnelsesdatoen i ca. 5 Maaneder. I Vintermaanederne vil der kun forblive et mindre Antal Reserveløjtnanter til fortsat Tjeneste, og kun for saa vidt dette anses for nødvendigt.

De Skibsførere og Styrmand, der ønsker Optagelse paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkomende 15. August og vedlægge Søfartsbog med Oplysning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden August Maanedes Udgang tilstilles der de Ansøgere, som formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efter Udfaldet af denne tages først endelig Bestemmelse om Antagelsen.

Orlogsværftet, den 1. Juli 1911.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.

Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 1. ds. blev bl. a. følgende Sager behandledes:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende et Forslag til Lov om Ordning af Arbejdsansviningen her i Landet, som paalænkes forelagt Rigsdagen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Colombo. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Taganrog. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Beirut, i hvilken Sag der af Forretningsudvalget var afgivet Indstilling til Ministeriet.

Kjøbenhavn, den 4. Juli 1911.

Den udenlandske Sømændsstrejke synes at gribe om sig og faar især et alvorligt Præg derved, at flere og flere af Dokarbejderne i de forskellige Havne slutter sig til Strejken og stiller Fordringer om Lønningstillæg. Værst synes Forholdene at være i Hull, hvor der paa et Møde den 29. Juni aabnedes Forhandling mellem Repræsentanter for Rederne og Sømændene. Mødet overværedes af en Repræsentant for det engelske Handelsministerium. Disse Forhandlinger resulterede i en Overenskomst mellem Skibsrederne og Arbejderne. Forliget blev derefter forelagt Arbejderne, der var samlet til Møde i et Tal af 12,000 Mand. Under stort Spektakkel og de groveste Injurier nægtede Havnearbejderne imidlertid for deres Vedkommende at gaa ind paa Forliget. Forhandlingerne genoptoges derefter, men den almindelige Følelse er, at Strejkens vanskeligste Punkt vil blive at faa Arbejderne til at følge Lederne. Af indløbne Telegrammer til »Ritz. Bur.« fremgaar, at saa godt som alt Arbejde den 29. Juni hvilede i Harlepool, og at de Strejkendes Tal dér beløb sig til c. 1,200. Nordøstkysten af England betragtes som fuldstændig søspærret. Dokarbejderne i Grimsby og Leith har ogsaa sluttet sig til Strejken. Fra Hull meldes den 30. Juni, at Situationen er uforandret dér. Forhandlingerne mellem Arbejdsgiverne og Arbejderne er genoptaget; de drejer sig nu kun om Dokarbejdernes Fordringer, da Sømændenes Repræsentanter er gaaet ind paa Arbejdsgivernes Tilbud med Hensyn til Sømændene og Fyrløderne. Fra London er der med to Ekstratog afsendt 500 af Londons Politibetjente til Hull, da der her er forefaldet alvorlige Uroligheder. Samme Dags Aften meddeles, at de under Handelsministeriets Auspicier afholdte Konferencer mellem de Strejkende og Arbejdsgiverne er bleven udsat paa ubestemt Tid. Forhandlingerne er saaledes afbrudte. Den danske Konsul i Hull telegraferer Fredag den 30. f. M. om Eftermiddagen til Udenrigsministeriet, at de strejkende Sømænd i Hull og Goole forhindrer alle Skibe, deriblandt de danske, i at arbejde; samtidig telegraferer det danske Konsulat i Newcastle, at Nordenglands Rederiforening har vedtaget at betale Sømændene 5 £ i Maa-nedshyre. Sømændsstrejken i dette Distrikt har ikke været saa effektiv og forventes snart tilendebragt. Fra London meddeles den 30. Juni, at Sekretæren for Sømæn-

denes Fagforening, Havelock Wilson, paa Forespørgsel har bemyndiget »Ritz. Bur.«'s særlige Korrespondent til at erklære, at der ingen Udsigt var til Konfliktens Udvidelse til Skandinavien. Den 1. Juli meddeler den danske Konsul i Newcastle, at Udsigterne dér stadig er ret fredelige, og at der ingen Vanskeligheder ventes med Hensyn til de ugentlige Dampere, medmindre andre Dampere fra Hull bliver sendt dertil. Strejken i Sunderland berører ikke den danske Skibsfart dér. Afskibningerne foregaar som sædvanlig i Blyth, og Strejken berører hverken den danske eller fremmede Skibsfart, da alt er roligt dér. De engelske Skibsredere har delvis tilstaaet Lønforhøjelse. Fra Rotterdam meddeles, at alle Skibe, som skulde afgaa derfra 1. Juli er sejlet til planmæssig Tid. Paa nogle af Dampene har man kun delvis maattet anlage ny Besætning.

Efter Anmodning af den russiske Gesandt i England skulde en til Hull ankommet finsk Damper med Smør den 2. Juli losses af uorganiserede Arbejdere under militær Beskyttelse. Hvis dette Forsøg lykkes, er det muligt, at andre Dampere, der er ladet med Fødemidler, forsøger samme Fremgangsmaade. Fra Hull telegraferes den 3. Juli til Reuters Bureau i London, at de strejkende Søfolk har besluttet straks at genoptage Arbejdet, saafremt der ogsaa tilstaaes Værftsarbejderne en Lønforhøjelse. De Strejkende har meldt det engelske Handelsministerium denne Beslutning, saa at Forhandlingerne vil kunne genoptages samme Dag under Ministeriets Auspicier. Man tror, at en Bilæggelse af Konflikten er umiddelbart forestaaende.

Brændbar Gas i Skibsrum. I de sidste Maaneder er de svære Skibsbrandes Antal forøget i en paa-faldende Grad. Utvivlsomt er det kun en Tilfældighed, men det turde dog være paa sin Plads at pege hen paa, at Skibenes Sikring mod Brandskader endnu trænger til mange Forbedringer, skriver det norske Forsikringsblad »Trygg«. Ved Passagerdampere og ved Fragtdampere, hvis Ladning ikke er særlig brandfarlig, er almindelige Forsigtighedsforanstaltninger for Behandling af Ild og Lys tilstrækkelig.

Hvor Skibsladningen derimod er meget let antændelig eller kan udvikle brændbare Gasarter, maa der udvises en højere Grad af Paapasselighed end ellers. Thi selv om der ikke opstaar nogen Ildebrand, saa kan der dog paa saadanne Skibe let ske Ulykker, ved at nogen af Besætningen kommer ind i et Rum, hvor giftige Gasarter gør Opholdet umuligt.

John Heck fra »Institut af Ingeniører og Skibbyggere« i Skotland har beskrevet et lille Apparat, der synes meget anbefalelsesværdigt til Forhindring af saadan Skade. Det bestaar af en simpel Glassprøjte, af den Slags, der anvendes af Lægerne, en lille Spirituslampe, som giver en rolig Flamme af omtrent 3 cm. Højde, og endelig en sværet Plade af Pap. Træ eller Tin, bag hvilken Lampen bliver anbragt. Apparatets Benyttelse bestaar nu i, at man fylder Sprøjten med en Prøve af den Luft, der skal undersøges, opheder dens Spids i Flammen, indtil den bliver rødglødende og dernæst trykker Indholdet ud i korte Stød. Er Luften antændelig, saa vil der ved Sprøjtenes Rør for hvert Tryk fremkomme en blaalig eller gul-blaa Farve. Ved svagere Antændelighed vil der kun komme en Glød til Syne i den udpredede Luft. Apparatet er særlig egnet for Petroleumsskibe.

Isforholdene i de arktiske Have i Maj 1911. Hvide Havet. Endnu i Slutningen af Maj var Hvide Havet isfyldt, saaledes at Skibsfarten paa Archangelsk først den 29. officielt blev erklæret aabnet. Island. I Slutningen af April laa Isen fra Kap Nord

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

langs Nord- og Østkysten til Faskrudsfjord; i Begyndelsen af Maj drev den noget fra Nordkysten, senere laa Isen snart nærmere snart fjernere, men forlod ikke Kysten og laa næsten hele Maaneden læt ved Kap Nord, Melrakka og Langanæs og spærrede i længere Tid Passagen her. Paa Østlandet, hvor Fjordene var blokeret de første Dage af Maj, drev vestlig Vind Isen ud af Fjordene og noget fra Land, og i Slutningen af Maj laa kun spredt Is sønden for Gerpix. DAVIS STRÆDET. Midt i April og i Begyndelsen af Maj laa en Samling Storis udfør Frederikshaab og Godthaab. Udfør Arsuk laa 7. Maj spredt Storis, hvis Kant laa c. 30. Somit fra Land. — I Slutningen af Maanedens blev Kanten af Storis trullet c. 60 Sm. til Søs paa Strækningen mellem Kap Farvel og Arsuk, her var Isen ret spredt og der var tildels aabent langs Landet. ATLANTERHAVET. Skibsfarten paa St. Lawrence aabnedes 29. April. Paa New Foundlandsbankeerne var der i Maj ikke saa mange Isfjælde som i April. I Belle-Isle-Strædet var der midt i Maj aabent langs Kysten med mange Isfjælde.

Forbedringer ved Genua's Havn. Da Pladsforholdene ved Genua's Anlægskaier, der siden 1890 kun har erholdt mindre Udvidelser, i den senere Tid har vist sig ganske utilstrækkelige for den enorme Trafik, saaledes at mange Skibe har maattet vente i dagevis paa Reden, før de kunde opnaa en Anlægsplads ved Molen, har man nu til Hensigt at bygge to store Havnemoler, udgaaende i en ret Vinkel, den ene fra den vestlige og den anden fra den østlige Havnedæmning, skriver »Hansa«. I det ny Havnebassin vil indtil 100 større Skibe finde Læ, i Stedet for at skulle opholde sig paa den temmelig usikre Yderred, og tillige Losse- og Lastekvemmeligheder.

Kullaster til Paris. En ny Entreprise er blevet indarbejdet med Hæld fra Boston, Lincolnshire i England, skriver »Shipp. Gaz.«, nemlig Afskibning af Kullaster direkte til Paris. Den første Ladning paa 1,100 Tons forlod Boston i Damperen »Charlotte«, og har naaet den franske Hovedstad. »Charlotte« er en af adskillige Dobbeltkrue-Dampere, som er bygget specielt til denne Fart, idet deres Master og Skorstene er indrettet saaledes, at Damperen uden nogen Vanskelighed kan gaa under de Broer, som spænder over Seinefloden.

Et Tilflugtssted for Skibbrudne. Paa Island skal der, i Følge »Hansa«, oprettes endnu et Tilflugtssted for Skibbrudne (Konsul Thomsen i Reykjavik har jo, som bekendt, allerede for nogle Aar siden oprettet et saadant, forsynet med Proviant, Klæder, Kort, Instrumenter m. m., paa et af de farligste Steder paa Islands Sydkyst). Efter Opfordring fra den tyske Havfiskeri-Forening er der allerede tegnet 3,000 Mk. af See-Berufsgenossenschaft, Vereinen Hamburger und Bremen Asseradeure, og af flere Fiskedampere, til dette gode Formaal.

Skibsfarten paa franske Havne. Fra 1. Juni d. A. er den Afgift paa 75 Frcs., Skibe, der ankom til Havres Red fra russiske og finske Havne, hidtil har maattet betale til Sundhedsvæsnet, bortfaldet.

Skibene skal derimod ligesom hidtil bære Omkostningerne til Karantænelægens Transport ud paa Reden, saafremt Afstanden eller Vejrforholdene nødvendiggør Benyttelse af en større Slæbebaad. Taksten herfor er fra 70—100 Frcs.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Sunket Galease. Lodskaptajnen i Malmø telegraferer til det danske Marineministerium, at en Galease er sunket i Skeldervik paa 56° 21' 24" N. Br. og 12° 38' 20" Ø. Lgd. i 19 Meter Vand. Stormasten rager 10 Meter op over Vandfladen. En Vragvager vil blive udlagt ved Vraget, som om muligt ogsaa vil blive afmærket med hvid Lanterne.

Opmærksomheden henledes paa omstaaende Annonce fra Chefen for Orlogsværftet, angaaende Afholdelsen af en Reservekadetskole ved Søværnet.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Højesteretsdom.

Lørdag den 26. Marts 1910 Kl. c. 9½ Aften grundstødte Dampskibet »St. Helens« af Trondhjem, der var paa Rejse fra Seabam til Rønne med en Ladning paa c. 1,254 Tons Kul, ved Lyngby Strand paa Jyllands Vestkyst c. ½ Mil Nord for Lodbjerg Fyr i forholdsvis stille Vejr, men dog med nogen Sø. Skibet kom til at staa med Bredsiden mod Land, og Dybden omkring det fandtes ved Oplodning at være 13 à 14 Fod. Før Grundstødningen var Skibets Dybgaende 15 Fod for og 15½ Fod agter.

Efter afholdt Skibsraad gjorde man et Forsøg paa at komme flot ved at kaste over Bord af Ladningen. Ved 3-Tiden om Morgenen kom en Baad fra Land og tilbød at udføre et Varpanker, men Føreren af »St. Helens« mente ikke, at et Varp kunde nytte, og Baadens Besætning turde ikke med den Sø, der var, paatage sig at føre et Bovanker ud. Efter at 40—50 Tons af Ladningen var kastet over Bord, opgaves videre Forsøg, da Skibet, der blev lettet ved Lastens Overbordkastning, arbejdede sig længere indover, og da Maskinen maatte stoppe, fordi der var kommen Sand i Bundventilerne.

Den 27. om Eftermiddagen kom en Repræsentant for Svitzer om Bord i »St. Helens«, og der blev afsluttet Bjergningskontrakt paa de sædvanlige Belingelser, og mod at Bjergelønnen bestemtes af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Mandag den 28. ved 6½-Tiden om Morgenen kom Bjergningsdampskibet »Viking« til Stede og gik i Gang med at fastgøre Slæber, saaledes at Slæbningen kunde paabegyndes ved 8-Tiden samtidig med, at Bjergningsmandskab fra Land, der i et Antal af 100 Mand kom til Assistance, begyndte at kaste over Bord af Lasten fra alle Luger. Noget senere kom Bjergningsdamperen »Ægir«, der havde ligget i Lemvig, men paa Grund af Lavvande ikke tidligere havde kunnet komme ud gennem Aggerkanalen. »Ægir« begyndte c. Kl. 10½ at slæbe. Henimod Aften gik Bjergningsmandskabet og nogle af Skibets Besætning, der havde fremsat Ønsket derom, i

Land med Redningsbaaden, da Vinden friskede fra VNV. og satte nogen mere Sø, saa at denne brød over Forskibet. Begge Bjergningsdamperne fortsatte Slæbningen hele Natten. Skibet huggede stærkt i Løbet af Natten, men der mærkedes ikke nogen Lækage.

Den næste Dag kom Bjergningsmandskabet igen om Bord om Morgenen og kastede over Bord af Lasten Vejret var da noget roligere. Henimod Aften standsedes Losningen undtagen fra Agterrummet, Losningen herfra tilligemed Slæbningen fortsattes indtil Onsdag Morgen Kl. 6 $\frac{3}{4}$, da Skibet kom flot. »St. Helens« gik derpaa med egen Maskine, der var bleven rensat for Sand, og under Ledsagelse af »Viking« til Frederikshavn, hvor den ankrede omtrent ved Midnatstid. Af Lasten var der da ialt kastet c. 650 Tons over Bord. Næste Dag gik »St. Helens«, efter at være undersøgt af Dykker og befunden sødygtig, videre til sit Bestemmelsessted.

Under 26. Oktober 1910 blev der afsagt Dom ved Sø- og Handelsretten. Firmaet Jansen & Co. paa »St. Helens« Vegne gjorde gældende, at den her omtalte Bjergning var sket med en beklagelig Langsomhed og med Forsømmelse af det gunstige Tidspunkt. De rettede i denne Forbindelse et stærkt Angreb paa det svizterske Selskab, fordi det har bundet Kystbefolkningen ved Kontrakt om gensidig Hjælp i Bjergningstilfælde. De mener, at Kystbeboerne straks burde have ført et af Skibets Bovankre ud med deres Baade, og at »St. Helens« i saa Fald mulig kunde have hjergel sig selv uden at maatte vente saa længe paa de to Bjergningsbaade, hvorved den, som foran anført, kom længere ind paa Grunden. Retten fandt imidlertid, at det efter alt Foreliggende maatte betragtes som givet, at det ikke havde været muligt med de Baade, der fandtes paa den paagældende Kyststrækning, at føre et af Skibets Bovankre ud under de herskende Vejrforhold, og allerede som Følge heraf maatte den Bebrejdelse, der fra Firmaet Jansen & Co.s Side var rettet mod Kystbeboerne, betragtes som ufortjent, og det Angreb, der var rettet mod det svizterske Selskab, blive uden Betydning ved Afgørelsen af den paagældende Sag.

Dampskibet »St. Helens«, der maaler 574,15 Brutto Reg.-Tons, og som er bygget i 1902 i Holland af Staal, blev af retlig udmeldte Mænd i Frederikshavn uden Undersøgelse af Bundskaderne vurderet til 110,000 Kr., medens Retten i Frederiksstad, der besigtigede Skibet i Dok, »under Hensyn til de daarlige Konjunkturer i Skibsfarten« vurderede det til 80,000 Kr. Retten fandt det under de anførte Omstændigheder rigtigt, at den sidstnævnte Taksation lagdes til Grund ved Sagens Paadømmelse. »St. Helens« Ladning og Fragt var ansat til c. 8,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder Strandingstedets Farlighed, fandt Retten, at en Bjergeløn af 22,000 Kr. var passende.

Da nu Sø- og Handelsrettens Afgørelse forelaa, bestred Svitzer Rigtigheden af den Vurdering af Fartøjet, som var lagt til Grund for Beløbets Fastsættelse, og henviste samtidig til en anden Vurdering, lydende paa 165,000 Kr. Modparten derimod gjorde gældende, at Svitzer havde væsentlig Andel i den Skade, Skuden havde lidt, bl. a. ved den Langsomhed, hvormed Bjergningen var foregaaet. Svitzer appellerede Sagen til Højesteret, hvor Højesteretssagfører Arentzen mødte for Bjergnings-selskabet og Højesteretssagfører Kondrup for »St. Helens«, ved Firmaet Jansen & Co.

Den 26. Juni stadfæstede Højesteret Sø- og Handelsrettens Dom. Sagens Omkostninger ophævedes.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 42/1911, afsagt den 10. Juni 1911.
»Øernes gensidige Søforsikring« som Re-

præsentant for Ejeren af Jagten »Leda«, Chr. Dam, Nykjøbing F. mod A/S. De t f o r e n e d e D a m p s k i b s s e l s k a b.

Den 13. December 1910 om Formiddagen krydsede den i Nykjøbing paa Falster hjemmehørende Jagt »Leda«, som var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykjøbing med Stykgods, Guldborgsund ind. Strømmen var medgaaende, men Vinden var SSV. Den »D. F. D. S.« tilhørende Damp- »Ulvsund« laa fortøjet med Stævnen mod Syd ved den Bro, der findes paa Lollandssiden ved Indløbet til Sundet. Under Krydsningen stævnede »Leda«, efter at have vendt ovre under Falster, efter en Bøje, som ligger omtrent udfør Broen c. 24 Favne fra denne. Det var Skipperens Agt at gaa i Læ af Bøjen og vende Vest for den mellem Bøjen og »Ulvsund«. Han, som ofte tidligere paa samme Maade var gaaet inden for Bøjen, vilde ved denne Lejlighed derved opnaa efter Vendingen at komme agten om en Skonnert, der kom Syd fra op gennem Sundet.

Omtrent samtidig med, at »Leda« vendte ovre under Falster for saaledes at stævne over mod »Ulvsund«, kastede »Ulvsund« den Fortøjning, hvormed Forskibet var fastgjort til Broen, løs og begyndte at bakke for at faa Forskibet drejet ud fra Broen. Efter at have bakket nogen Tid, kastede den ogsaa Agterfortøjningerne løs og slog nogle Slag frem med Maskinen, hvorefter den slog Stop for at lade »Leda« passere, men Forskibet førtes af Vinden langsomt videre ud fra Bolværket. »Ulvsund« havde ingen Signaler afgivet, og efter de afgivne Forklaringer havde man fra »Leda« ikke i Tide set, at »Ulvsund« gjorde de omtalte Manøvrer. En Letmatros, som stod forude paa »Leda«, havde ganske vist allerede under Vendingen ved Falstersiden set, at »Ulvsund« rørte Skruen, men han synes ikke at have set eller forstået, at den var ved at kaste løs. Først da »Leda« nærmede sig Bøjen, opdagede Letmatrosen, at »Ulvsund« gik fra Broen, og sagde dette til Skipperen. Skipperen, der bøjede sig under Sejlet og saa »Ulvsund« læt inde paa »Leda«, lagde straks Roret i Læ, saaledes at »Leda« tørnede med sin Bagbords Bov mod Bøjen, men desuagtet skete der en Kollision mellem »Leda« og »Ulvsund«, idet først »Leda«s Spryd og senere dens Styrbords Bov tørnede mod »Ulvsund«. »Leda«, der drejedes, saaledes at den kom langs Siden af »Ulvsund«, led ved Kollisionen nogen Skade og opholdtes i Anledning af Reparationen tretten Dage. »Leda«s samlede Tab herved, Omkostningerne ved Søforklaring og Besigtelse inklusive, er opgjort til Kr. 427.92. Dette Beløb med Renter og Sagens Omkostninger har Citanten under nærværende Sag indstævnet D. F. D. S. til at betale.

Der er Strid under Sagen om, hvor langt »Ulvsund« var kommen fra Broen, og hvorvidt den havde større eller mindre Fart i Sammenstødsøjeblikket, og nøjagtige Oplysninger herom har ikke kunnet skaffes.

»Ulvsund«s Fører har med Hensyn til sine foran omtalte Manøvrer forklaret, at han — som gik ud fra, at »Leda« vilde vende udenfor Bøjen, hvorfor det ikke faldt ham ind paa en eller anden Maade at varsko Skipperen, inden han gik fra Bolværket, — havde haft til Hensigt at give »Leda« Lejlighed til at gaa over Stag udenfor Bøjen, inden »Ulvsund« endelig gik frem, men at han kun havde villet dreje Forskibet ud fra Bolværket for at være klar til at gaa frem, naar »Leda« atter gik over mod Falster. Han har forklaret, at der ved Brohovedet holdt en forspændt Vogn kørt af en Dame, og at han derfor ikke vilde have fundet det forsvarligt at give Fløjtesignal, da Hestene kunde være bleven sky. Han mener, at et saa stort Skib som »Leda« ikke burde være gaaet inden for Bøjen, naar »Ulvsund« laa ved Broen.

Der maa efter det oplyste gaas ud fra, at Fartøjer af »Leda«s Størrelse ofte under Krydsning gaar indenfor Bøjen, ogsaa naar der ligger Skibe ved Broen, og at der vilde have været Plads nok for »Leda«, hvis ikke »Ulvsund« havde drejet udefter. Retten maa finde det undskyldeligt, at man fra »Leda«, hvor man jo ikke anede,

at »Ulv sund« netop nu vilde gaa, først saa sent har opdaget de Manøvrer, »Ulv sund« gjorde.

Skønt der ikke findes nogen almindelig Regel om, at et Dampskib altid skal give Signal, naar det gaar fra Bolværk, maa Retten alligevel finde, at »Ulv sund«s Fører ved denne Lejlighed enten burde have ventet med at manøvrere med Skibet, til »Leda« var kommen forbi, eller paa en eller anden Maade burde have varskoet »Leda«s Fører, at han vilde gaa fra Bolværket. Han har ikke haft nogen rimelig Grund til at kaste los netop i det Øjeblik, da »Leda« stod over imod ham i det paagældende meget smalle Løb, lige saa lidt som han har haft Grund til at regne med, at »Leda«s Fører vilde vende udenfor Bøjen, eller at »Leda«s Fører i Tide uden nogen Advarsel af nogen Art vilde opdage, at »Ulv sund« var ved at sætte sig i Bevægelse. Af disse Grunde vil der være at give Dom i Overensstemmelse med den nedlagte Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 75 Kr.

Lastelinien og Tab af Menneskeliv.

Da de nu gældende Fribordstabeller blev indført i England, var der mange, som nærede Frygt med Hensyn til Følgerne af dem, skriver »Shipp. Gaz.«. Assurandørerne var ikke helt fri for Betæneligheder, og de, som Sømændenes Interesser særlig ligger paa Hjerte, var overbevist om, at der vilde komme baade Ulykker og Ubehageligheder ud deraf. Men de engelske Klassifikations-selskaber handler ikke uden Overlæg, og naar deres Repræsentanter erklærede sig forvissede om, at efter de indvundne Erfaringer, kunde man med Sikkerhed gøre de ældre Fribordsregler mindre trykkende, var det vanskeligt at bestride deres Anskuelse. Nu er det godtgjort, at deres Mening var vel begrundet. Fornyelig stillede et Parlamentsmedlem af Arbejderpartiet et Spørgsmaal til Præsidenten for Board of Trade, som fremkaldte nogle interessante statistiske Oplysninger med Hensyn til Lastelinien. Disse viser, at medens Antallet af Skibsførere og Sømænd, som var blevet skyllet over Bord fra Skibe indregistreret i De Forenede Kongeriger i de fire Aar, som gik forud for Ændringen af Lastelinien, beløb sig til 257, saa var Tallet for de fire Aar, som er forløbet siden Ændringen, kun 163. Det aarlige Gennemsnitstal er gaaet ned fra 64 til 41, medens Antallet af Skibe, som er sunket i de respektive Tidsrum, ligeledes er gaaet ned, nemlig fra 201 til 144.

Det er altid sikrest at se med en vis Mistænksomhed paa Tal, men det lader sig jo ikke nægte, at denne Statistik er yderst tilfredsstillende. At den engelske Sejlskibsflaade formindskes hvert Aar, er en Kendsgerning, som ikke kan lades helt ude af Betragtning. Der opnaas derfor maaske en mere paalidelig Sammenligning ved at betragte Dampskibene for sig selv. For deres Vedkommende vil man finde, at det Antal Skibsførere og Sømænd, som er skyllet over Bord i de fire Aar, som gaar forud for Ændringen, var 159, og i de fire efterfølgende Aar 113. Dette betyder en Nedgang i det aarlige Gennemsnitstal fra 39,75 til 28,25. Antallet af sunkne Dampere er i samme Periode gaaet ned fra 66 til 55. Det er ganske vist muligt, at noget af den tillagende Nedgang i Ulykkestilfældenes Antal, som her er fremsat, skyldes særegne Grunde, f. Eksempel kan den Opmærksomhed, som Klassifikations-selskaberne har gjort Propellerakserne til Genstand for, i nogen Grad have bidraget til det gunstige Resultat, som Statistiken viser. Men hvad der nu end er Grunden, saa staar den Kendsgerning fast, at efter at Lastelinien er blevet forandret, saa er Tabet af Menneskeliv og Ejendom gaaet ned.

Dette Resultat, indhøstet gennem fire Aars Erfaring under de ny Forhold, maa man haabe vil være i Stand til at gøre en Ende paa den staaende Strid, der har hersket om denne Sag.

Nævnte Ændring i Fribordsreglerne, som Board of Trade foretog for fire Aar siden, har fremkaldt en forbavsende Mængde urimelig Kritik. Man har f. Eks. søgt at paavise, at denne i Virkeligheden maatte gøres ansvarlig for den Depression, som har hersket i Skibbygningsindustrien, fordi den forøgede den britiske Handelsflaades Tonnage. Det er blevet paastaet, at Følgen af Ændringen har været, at Værftsarbejderne blev gjort brødløse. Endnu ganske fornylig har et Medlem af Arbejderpartiet fremsat en Forespørgsel i Underhuset, under hvilken han forlangte, at man skulde vende tilbage til de tidligere Fribordstabeller for at forøge Skibsværfternes Arbejde. Dette er Prøver paa den Slags Misforstaaelser, som Reglernes Ændring har givet Anledning til. Heldigvis har Skibsværfterne fuldt op af Arbejde nu for Tiden, og Skibenes forøgede Lasteevne bringer Penge til Rederne uden at det, som det nu er paavist, har bragt en forøget Risiko for Menneskeliv.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet i den forløbne Uge været ret tilfredsstillende: fra Bottenhavet og Østnorge til lidt højere Rater for Træ- og Islaster, medens Tyskland og Rusland har været og er mat paa Udfragter. Der er rigelige Laster fremme fra Bottenhav og Finskebucht, saa at der er en Mulighed for yderligere Stigning i Raterne særlig for Stavlaster til Themsen, hvoraf der kun er sluttet meget faa i sidste Maaned. Østnorge har fremdeles flere Islaster til acceptable Rater. Danmark ligger mat med Undtagelse af nogle Cementlaster til Østersøhavne. Syd- og Vestsverig har ligeledes nogle Trælaster, men Raterne er noget lave i Forhold til Bottenhavet. Udsigterne for denne Maaned er saaledes ret tilfredsstillende, ligesom Flaaden er godt fordelt. Returfragter Vest fra til Danmark og Østersøen har bedret sig noget i sidste Uge; idet denne fremkom med flere Kul- og Foderstofflaster saavel fra franske som fra engelske Havne; Raterne for Kul er £ 6 à £ 7,10, alt efter Størrelse og Losseplads, ligesom Ekspeditionen hidtil har været tilfredsstillende, men for Øjeblikket upaalidelig paa Grund af Arbejdsforholdene i England, som dog snart tør ventes ordnede.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland aller haft enkelte Havrelaster i Markedet; saaledes noterer Stralsund stadig 3¼ M., medens Stolpmünde noterer 4¼ à 4½ M.; Königsberg er stadig utilbøjelig til at slutte paa Forhaand. Rusland er uforandret siden sidste Beretning, Sverige til Dels ligeledes. Danmark har heller ingen Forandringer at opvise for Provinsernes Vedkommende; derimod sluttedes ret livligt fra Kjøbenhavn, saaledes flere Skibe for Sojakager til Limfjorden 17 à 17½ Øre, Odense 12 Øre, Halmstad 10 Øre, for Kokuskager til Anklam 3 M. og til Øst-Bornholm for Majs og Byg 12½ Øre. Fra Damper ventet i Løbet af Ugen opgives nogle Byglaster til Provinserne.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Billig Bugser- og Passagerbaad til Salg.

S/S „Uller“, bygget af Jærn 1881, Isbrydertype, 35 nom. og 185 ind. Hkr. ny Kedel 1893, Arbejdstyck 80 lbs., 2 1/2 Tons kulforbrug, 25 Passagerer under Dæk og 175 paa Dæk. Ualmindelig velholdt og stærkt bygget Baad. Dimens: 70' x 17' x 10' x 7' Dybtg. **Forsøg Kr. 24.000.**—

Nærmere ved Henvendelse til:

Københavns Skibs-Salgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

Havnegade 21.

København K.

Tlgr.-Adr.: „Hvilsom“. — Statstelefon 79.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 30./6. for London. — Alexandra, Nielsen, afg. Panderma 1./7. til Niliadis. — Algarve, Borries, afg. Nizza 1./7. til Malaga. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 1./7. til Danzig. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 27./6. — Antwerpen, Madsen, pass. Ouessant 23./6. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 21./6. til Boston. — Arno, Fischer, pass. Hanstholm 2./7. hertil. — Aurora, Gommessen, afg. Antwerpen 2./7. hertil. — Baron Stjernblad, Thierkildsen, ank. Antwerpen 29./6. — Beira, Lange, afg. herfra 30./6. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 28./6. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 1./7. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 29./6. — Dagmar, Bøgvad, afg. Petersborg 1./7. til Dunkerque. — Esbjerg, Struuv, ank. hertil 2./7. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 29./6. — Garonne, Kromann, ank. Reval 2./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 28./6. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 2./7. — Hengest, Munck, ank. hertil 3./7. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 2./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Tunis 1./7. til Genoa. — Jolantha, Simonsen, ank. Petersborg 27./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 29./6. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenau 30./6. for Petersborg. — Kursk, Tønnesen, ank. Havre 30./6. fra Dunkerque. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./7. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 2./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 27./6. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Hanstholm 2./7. hertil. — Morsø, Nellenmann, afg. Lissabon 1./7. hertil. — Moskov, Jonsen, ank. hertil 3./7. — Nicolai, Jørgensen, afg. herfra 29./6. til Antwerpen. — Nordjylland, Søberg, auk. Antwerpen 28./6. — O. B. Sulir, Frisenete, dokker. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 1./7. til Hull. — Oscar, Hempel, afg. Kristiansand 1./7. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 28./6. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 2./7. til London. — Pregel, Iversen, afg. Lovisa 1./7. til Bordeaux. — Saga, Wiberg, afg. Riga 1./7. til Antwerpen. — Seine, Damp, afg. herfra 30./6. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./6. til London. — Thyra, Dam, afg. herfra 2./7. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. Petersborg 30./6. til Hudiksvall. — Tyr, Thaning, ank. hertil 3./7. — United States, Gøtsche, auk. New York 27./6. — Vendsyssel, Lydersen, pass. Brunshüttel 3./7. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 2./7. Syd paa. — Minsk, Harder, ank. Riga 2./7. — Saratov, ank. Libau 2./7. — Tomsk, Kruse, pass. Brunshüttel 3./7. for Antwerpen. — Malm, ank. Manchester 27./6. — Lena, ank. Manchester 24./6. — Vadsø, afg. herfra 30./6. til Manchester.

Det asiatiske Kompagni. Bintaug, pass. Ouessant 27./6. — Samui afg. Frederiksstad 30./6. — Bandon, pass. Gibraltar 2./7. — Chumpon afg. Singapore 28./6. — Arabien, afg. Sabang 20./6. — Siam ank. Vladivostok 30./6. — Indien afg. Shanghai 30./6. — Cathay pass. Gibraltar 26./6. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kina afg. Antwerpen 2./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Portland 1./7. — St. Jan afg. Paramaribo 2./7. — St. Croix ank. London 30./6.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Ghent 27./6. — Amalienborg ank. Savona 26./6. — Brattingsborg afg. Sydney 27./6. — Børglum afg. Eupatoria 26./6. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 27./6. — Dansborg ank. Petersborg 27./6. — Elsborg ank. Odense 26./6. — Esrom ank. Nicolajevsk 23./6. — Flynderborg ank. Petersborg 28./6. — Fredensborg ank. Kemi 25./6. — Frederiksborg ank. Nantes 23./6. — Guldborg ank. Bordeaux 23./6. — Gurre ank. Burntisland 24./6. — Hammershus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg ank. Petersborg 29./6. — Hundborg ank. Riga 22./6. — Høneborg afg. Malmö 29./6. — Jelling ank. Nantes 24./6. — Jomsborg ank. Haukepudas 20./6. — Jungs hoved ank. Antwerpen 16./6. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 29./6. — Kallundborg ank. Cardiff 18./6. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kronborg pass. Barbados 28./6. — Lejre ank. Hamburg 28./6. — Lilleborg afg. London 28./6. — Marselisborg afg. Randers 26./6. — Visborg ank. Libau 20./6. — Næsberg ank. Brahested 24./6. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 21./6. — Randelsborg ank. Acton Grange 26./6. — Rosenborg ank. Riga 23./6. — Silkeborg afg. Cardiff 24./6. — Skakkeborg ank. Haukepudas 26./6. — Skanderborg ank. Memel

28./6. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. — Skodsborg ank. Dordrecht 27./6. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 27./6. — Stegelborg ank. Newport 21./6. — Stjerneborg afg. Cardiff 24./6. — Søborg ank. Preston 29./6. — Taarnborg ank. Riga 27./6. — Tuborg afg. Savona 26./6. — Ulfborg ank. Methil 29./6. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 28./6. — Vordingborg ank. Thameshavn 28./6. — Ørkild ank. Swansea 26./6.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, afg. Tanger 1./7. til Casablanca. — Marie, Jessen, ank. Methil 1./7. — Nora, Hansen, afg. Nordfjord 30./6. til Reykjavik. — Nexos, Basse, afg. Trangsund 30./6. til Tariagona. — Fylla, Brinch, pass. Sagres 30./6. til Barcelona. — Johanne, Thøgersen, ank. Stolpmünde 29./6. — Inger, Schiff, ank. Goole 29./6. — Dagmar, Mathiasen, afg. Emden 29./6. til Sevilla. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Åbo 29./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 30./6. Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 29./6. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 30./6. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 24./6. — Russ, Petersen, ank. Cap Tormentine 18./6. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. London 26./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 28./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 1./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 30./6. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 23./6. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 27./6. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 25./6. til Barrow.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 30./6. til Petersborg. — Gulfaxe, Petersen, ank. Antwerpen 25./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 30./6. til Lübeck. — London, Bom, afg. Yxpila 27./6. til Amsterdam. — Paris, Tholander, ank. Riga 29./6. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerbùrg 26./6. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 23./6. — Wien, Bock-Hansen, afg. Petersborg 1./7. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Huelva 27./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Memel 28./6. — Freja, Nielsen, ank. Lervik 29./6. — Vera, Thing, afg. Libau 30./6.

Dania. Ely afg. Antwerpen 29./6. til Archangel. — Nelly ank. Archangel 26./6. — Fanny afg. Marseille 20./6. til Malmö. — Lilly auk. Marseille 30./6. — Alexy afg. Gefle 30./6. til Skellefteå. — Dagny ank. Stockholm 25./6. — Mary pass. Kieler-Kanalen 1./7. for Riga.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Havana 1./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Gefle 1./7.

Nordsøen. Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 30./6. — England, Andersen, ank. Amsterdam 30./6. — Rusland, Bennetsen, afg. Manchester 28./6.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Methil 28./6. — Energi, Jensen, pass. Ouessant 30./6. for Nantes.

Term. Sara, Jensen, afg. Spjtsund 30./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Hartlepool 29./6. — Agnete, Farup, ank. Boness 1./7. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 2./7. — Alice, Jørgensen, ank. Windau 2./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Rotterdam 1./7. — Ragnhild, Schultz, afg. Kjøbenhavn 1./7. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./6. — Gunhild, Hansen, afg. Riga 1./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Långör 2./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 29./6. — Elna, Rathje, ank. Boulogne 28./6. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 27./6. — Simone, Møller, ank. Rouen 29./6. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 21./6. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 29./6. — Daisy, Lagesen, afg. Rønne 1./7. — Anice, Leth, ank. Archangel 26./6. — Kamama, Løffler, ank. Dunkerque 2./7.

Sejlskibe.

Æro. Viking, Weber, ank. Nordby Samsø 28./6. — Laura, Jensen, ank. St. Johns N. F. 28./6. — Bien, Petersen, ank. Pillau 28./6. — Venus, Weber, ank. Kungersberg 28./6. — Astræa, Svane, afg. Appledore 29./6. til Hamburg. — Amalie, Andersen, ank. Swinemünde 29./6. — Hermod, Dreimann, ank. Frederiksstad 28./6. — Alfa, Madsen, er ank. Rio Hacha. — Hansig, Boye, afg. Sundvall 27./6. til Ballina. — Maren, Albertsen, ank. Shoreham 28./6. — Marie, Petersen, ank. Petersborg 29./6. — Amor, Hansen, ank. Aarhus 28./6. — Gloria, Fabricius, ank. Tranebjerg 29./6. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 29./6. — Danmark, Nielsen, ank. Newcastle 30./6. — Karen, Boye, ank. Hesus 30./6. — Alf, Rasmussen, ank. Flensborg 30./6. — M. Hay, Petersen, ank. Aberdoway 1./7. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 30./6.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 4. Juli 1911. — Højesteretsdom. — So- og Handelsrettsdom. — Lastelinien og Tab af Menneskeliv. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Bærg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Fjorch-Jensen & Co., Holborgsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Foldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Stufveri Aktiebolaget FRAM, Sundsvall

Medlem af Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: „FRAM“, Sundsvall. Telefon 429.

Reel behandling — Fern expedition.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Højgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 6552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gauge 10 Gauge 26 Gauge 52 Gauge 104 Gauge
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kuu for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Fredag den 7. Juli 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel. Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri,
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
---	---	--

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
 og Patent Mønne samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
 og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.
 These Works are now installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT Accommodation for 15 Steamers
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvørk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Nærum

Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Internationale Agentur

for Køb, Salg og
Bygning af Skibe

HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.

Sk. Augusta, laster 75 Tons
dw., beliggende i Ærøskjøbing,
er billig til Salg.

I. C. Svane.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkrøste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

DEN
BEDSTE!



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over Skib.

Torsdag den 20. Juli d. A., Eftm. Kl. 3, afholdes efter
en Udlægshavers Begæring i Fjellebroens Havn (nær ved
Faaborg) Tvangsauktion over den sammesteds henliggende
Skonnert „Sulew“ med staaende og løbende Takkelage, Sejl,
Redskaber og øvrigt Inventar uden Undtagelse. Skonnerten,
der er bygget i Arensburg paa Øen Øsel for ca. 8 Aar siden,
er drægtig 90 Netto Reg.-Tons, 110 Brutto, 70 Standard Træ,
180 Tons død Vægt. Spanter, Skanddæk, Livholt, Støtter og
de 2 øverste udenbords Planker er alt af Eg.

Betalingen erlægges til Inkassator Birkefuldmægtig F.
C. Frederiksen, Faaborg, der giver en vederhæftig ham be-
kendt Køber 6 Ugers Kredit.

Auktionsvilkaarene ligger til Eftersyn her paa Kontoret
og hos Overretssagfører Carl T. Levinsen, Brolæggerstræde
9, København.

Muckadell m. fl. Birkers Kontor, Faaborg, den 30. Juni 1911.

K. Seith.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.

Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Kjøbenhavn, den 7. Juli 1911.

Nordisk Skibsrederforenings Aarsmøde. Skagen, 5. Juli. (Ritz. Bur.) I Dag afholdt Nordisk Skibsrederforening Generalforsamling paa Skagens Badehotel. 45 Deltagere havde givet Møde. Formanden, O. Thoresen, Kristiania, bød Velkommen og foreslog Melchior, Kjøbenhavn, til Dirigent. Denne valgtes og gav Ordet til Foreningens Bestyrer Jantzen, der henviste til Aarsberetningen. Kassebeholdningen var 108,269 Kr. Indmeldt Tonnage den 30. forrige Maaned var for Norge: 1,277,911 Tons, for Sverig 340,798, for Danmark 339,640, Finland og Udlandet 48,721, ialt 2,007,070 Tons. Desuden nyindmeldtes 181,640 Tons. Der var til juridisk Bistand i første Halvdel af indeværende Aar udbetalt 65,121 Kr. Følgende Valg foretoges: Til Hovedbestyrelsen valgtes for Norge: Herlofson, Arendal, i Stedet for Kallevig og genvalgtes Kreutzen, Kristiania. For Sverig genvalgtes Johnson, Stockholm, og Hedberg, Malmø. For Danmark Kay Reinhard i Stedet for Konsul Fisker og genvalgtes Generalkonsul Johan Hansen, Kjøbenhavn, og Grosserer Lauritzen, Esbjerg. Formanden oplyste, at Forslaget om et Tillægskontingent paa 3 Øre om Aaret for at give Rederne Adgang til at lade Tidsbefragterne nyde godt af Foreningens Beskyttelse var fremkommet efter Anmodning af flere Redere. Det var alene at opfatte som et Udtryk for, at Lokalbestyrelsen for sit Vedkommende var villig til at paatage sig dette Arbejde paa de i Forslaget nævnte Betingelser. Sagen var drøftet i Hovedbestyrelsen, og der havde ved en nærmere Drøftelse gjort sig store Betænkeligheder gældende, saa at man havde fundet det rettest at tage Forslaget tilbage, men enhver kunde genoptage det. Ingen tog dog Forslaget op.

Konsul Halvorsen indledede Spørgsmaalet om Skibsførernes Udløvsret. Han oplyste, at Skibsførerne i Norge havde taget Spørgsmaalet op og krævet en Lovgivning, der gav dem Ret til Tilbagebetaling af deres indskudte Part, naar de fratraadte deres Post, hvis Rederen havde paanødt dem Aktier i de Skibe, de førte. Han fandt, de gik for vidt i deres Krav og protesterede mod en Lovgivning paa dette Grundlag. Det kunde i mange Tilfælde være en Fordel, at Førerne havde Part i Skibet.

Johan Hansen kunde kun udtale sig om Forholdet i Danmark. Her anser man det for uheldigt, og man maa bort derfra. Rederne bør ikke stille Krav til Skibsførere eller andre Officerer om, at de skal tage Aktier. Taleren havde personlige Erfaringer for, at det var uheldigt ogsaa for Rederen. Han foreslog en Resolution, der i al Almindelighed udtalte sig mod Systemet.

Klavensess, Lysaker, fandt ogsaa Forholdet forkasteligt. I Norge hersker ingen Nødstilstand paa dette Omraade, men Norge bør ikke staa hindrende overfor Bestræbelserne for at komme bort derfra. Indlederen sluttede sig hertil, men fraraadede Resolutionen.

Jantzen fandt ingen Grund til, at Lovgivningen skulde skride ind.

Johan Hansen: Der er fra Skibsførerne faldet vægtige Anklager mod Systemet, der maaske er gammel Skik i Norge: Resolutionen binder kun de Redere, der stiller Betingelser.

Kristensen, Haugesund: Der er intet at sige til, at Kaptajn og Reder enes om at købe og drive en Baad for at tjene Penge, og det gaar lettest, naar Føreren har Part.

Roberg, Gøteborg: Rederne vil ikke have nogen Lovgivning i denne Sag, men hvis vi vedtager en Resolution, siger Lovgiverne: Her er en Sag af social Betydning, vi maa have en Lov derom. Resolutionen maa derfor protestere mod Lovgivning om Sagen. Indlederen foreslog en Resolution, der udtalte en saadan Protest.

Johan Hansen udtalte, at man kunde komme til at trænge til en Lov derom for at komme bort fra Systemet. Indlederen trak derefter sit Forslag tilbage.

Dirigenten oplyste, at Spørgsmaalet behandledes af en dansk Kommission og foreslog, at Sagen toges til Efterretning, hvilket vedtoges med 21 Stemmer mod 4. Derefter drøftedes det, om Foreningens Dagsorden ikke fremtidig burde være noget fyldigere, og der var Enighed om, at Foreningen burde tage de Emner op, der var aktuelle i dens Branche.

Den udenlandske Sømandsstrejke synes nu efter alt at dømmes at være sin Afslutning nær, idet der er opnaaet Overenskomst mellem Arbejdsgiverne og de Strejkende i Hull, Goole, Grimsby, Liverpool og Belfast, paa hvilke Steder Sømandene og Arbejderne næsten har opnaaet alt, hvad de forlangte. En Del af Arbejderne er dog endnu uvillige til at følge deres Førere, og flere store Amerikadampere og andre Dampere opholdes stadig. Skønt Strejken saaledes maa siges at være sluttet paa de vigtigste Pladser, er der dog endnu Uroligheder paa enkelte Steder. I Manchester strejker et stort Antal Kuske og standser al Trafik, saa de Forraad af Fødevarer, der ankommer fra Hull og London, ikke kan blive fordelt til de Handlende. De strejkende Havnearbejdere foraarsagede den 4. Juli alvorlige Uroligheder, idet de søgte at forhindre de udløssede Varer i at blive befordrede. Det kom til Sammenstød med Politiet, der var nødt til at tilkalde Hjælp for at genoprette Ordenen, ved hvilken Lejlighed flere Arrestationer blev foretaget. I Newcastle og Bristol er der endnu ogsaa nogen Strejke, der dog ikke anses for farlig. I Følge Forliget i Hull bliver Sømandenes Ugeløn dér og i Goole 32 sh. 6 d., Maanedshyren bliver £ 4—10 sh. for Sømand og £ 4—15 sh. for Fyrbødere. Desuden gøres der visse Indrømmelser med Hensyn til Ferier. Lønnen for de Arbejdere, der er beskæftiget med Losning af Skibe, forøges med ½ d. pr. Time.

Den danske Generalkonsul i London telegraferer den 4. Juli til Udenrigsministeriet, at Korntrimmerne og Kornlossere i Surrey Commercial Docks i London har nedlagt Arbejdet, og at dette maaske kan blive alvorligt og brede sig til Millwall Docks, men dog næppe vil influere paa Importen fra Danmark. Strejken i Hartlepool af 1,200 Dokarbejdere og Trælstarbejdere er bleven bilagt ved, at der er tilstaaet Arbejderne højere Løn. En særlig Korrespondent meddeler »Ritz. Bur.«, at der i Manchester og Glasgow har fundet alvorlige Uroligheder Sted. Antallet af de Strejkende udgjorde i Manchester 4,000 Mand og mentes at ville stige yderligere. I Glasgow har der fundet mange Arrestationer Sted. Arbejderne har dér gjort Obstruktion og anvender dobbelt saa lang Tid som sædvanlig paa de forskellige Arbejder. Bladene i Glasgow og Manchester skildrer Situationen som faretruende i disse Byer. Man venter, at det snart skal lykkes at naa en Overenskomst i London. I Rotterdam har Havnearbejderne erklæret Strejke den 3. Juli og nægtet at losse et til Amsterdam bestemt Skib. Den 5. Juli er dog elleve hollandske Dampere afgaaet derfra med tyske Besætninger, som var ankommet dertil samme Dags Morgen. Samme Dag meddeles fra London, at Situationen i Manchester og Glasgow vedblivende er alvorlig. I Manchester udartede Gadeurolighederne saa stærkt, at Politiet maatte gøre Brug af Stavene, og det siges, at 100 Saarede er bragt til Hospitalerne. I London er Arbejdet genoptaget i Surrey Commercial Docks. I Leith er Skibsfarten næsten standset, og Kularbejderne har den 5. Juli erklæret Strejke dér.

Skibsredermøde. Skagen, 4. Juli. Efter Initiativ af The Baltic and White Sea Conference havde Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse indbudt forskellige interesserede kontinentale og skandinaviske Rederorganisationer til et Møde paa Skagen for at drøfte Muligheden af Samarbejde mellem Organisationerne med det Formaal at søge gennemført forbedrede Befragtningsbetingelser.

Foruden The Baltic and White Sea Conferencen's faste Komité og Nordisk Skibsrederforenings samlede Bestyrelse var mødt Forretningsføreren for Schutzverein deutscher Rheder samt Direktørerne i Sveriges Ångfartygs Assurancesforening, Assuranceforeningen »Skuld« og Norsk Fragt- og Liggedagsklub. Under Ledelse af Skibsreder Otto Thoresen førtes en meget indgaaende Diskussion om Midlerne, idet man fra alle Sider var enig om Sagens store Betydning. Paa Forslag af Konsul Bergesen vedtog man enstemmig at henstille til de paa Mødet repræsenterede Foreninger at forelægge denne Sag for deres Medlemmer og eventuelt vælge Delegerede til et Møde, arrangeret af The Baltic and White Sea Conference. (»Ritz. Bur.«)

Karantæneforanstaltninger. Udenrigsministeriet meddeler, at det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den effektive Karantæne paa fem Dage, som var paalagt Skibe kommende fra Aleksandria, ved kgl. Dekret af 24. f. M. er blevet nedsat til 24 Timer.

Faldet over Bord. Tranebjerg, 5. Juli. (R. B.) I Gaar Eftermiddag ved 8-Tiden er Skipper Rasmussen paa Jagten »Enigheden« af Svendborg faldet over Bord og druknet. Skibet var paa Rejse til Kjøbenhavn. Foruden Skipperen var kun en Dreng om Bord; han fik kastet Anker og roede derefter i en Baad ud til Panserskibet »Peder Skram«, som netop laa i Farvandet. Jagten blev slæbt ind i Ballen Havn.

Bortsprængt Vrag. Vraget af den paa Bjelkes Flak, 2 Sm S. 30° V. for Møens Fyr, paa 10 Meter Vand sunkne Galease »Karl«, er nu bortsprængt ved Marineministeriets Foranstaltning og den for Vraget udlagte Lystønde inddraget.

Tysk Rigsretsdøm.

Strejkeklausul ved Certepartier.

Til Befragtningskontrakterne bliver der nu om Stunder, ligesom ved de fleste gensidige Kontrakter, i Reglen føjet en Strejkeklausul, der skal hindre, at den til en Ydelse forpligtede Kontrahent ikke kommer tilkort, naar Opfyldelsen af hans Forpligtelse bliver gjort umulig ved Strejker eller lignende Lønbevægelser.

Ved en Befragtningskontrakt har Strejkeklausulen hovedsagelig den Hensigt at kunne forlænge den Tid til Losning, der er indrømmet Modtageren af en Skibsladning, enten ved Overenskomst eller i Følge Stedets Sædvane.

Et Königsberger Kulfirma, M. & T., havde haft en Damper, tilhørende Kaptajn M., befragtet ved en Kontrakt, som indeholdt en saakaldt Strejkeklausul. Damperen, som var indtruffet til Königsberg den 30. August 1906, var først blevet udlosset den 28. September Kl. 9 Formiddag, skønt Kaptajnen allerede den 31. August havde meldt Skibet losseklart til Lastmodtageren efter endt Toldklarering. Kaptajnen fordrede nu Liggedagspenge for Tiden til den 28. September, hvorimod Firmaet M & T. gjorde gældende, at der fra den 1. til den 21. September havde hersket en almindelig Kularbejderstrejke i Königsberg, som havde gjort Skibets Losning umulig. De forlangte derfor som Klagere, at Kaptajnen skulde indvillige i Tilbagebetaling af en Pengesum, som

de havde indbetalt i en Königsberger Bank som Sikkerhed, medens Kaptajnen, som Modklager, fordrede Udbetaling af denne Sum som Liggedagspenge. Königsberg Landsret havde dømt til Gunst for det klagende Firma, idet den gik ud fra, at det paa Grund af den almindelige Strejke havde været dette umuligt at losse Skibet, hvorfor den i Certepartiet indeholdte Strejkeklausul maatte komme til Anvendelse. Da alle derværende Firmaer med Undtagelse af Kulimportelskabet havde været berørt af Strejken, havde Klageren ikke haft den Udvej, at overdrage Kullene til et andet Firma, og at rekvirere Lægtene fra en Nabohavn, f. Eks. fra Pillau eller Memel, kunde ikke forlanges af dem.

Königsberg Overlandsret havde derimod tilkendt Kaptajnen Liggedagspenge for 69 Timer. Den fastslog, at da Damperen var ankommet den 30. August, var indklareret den 31. August og havde været klar til Losning samme Dag, saa kunde Losningen have været begyndt den 1. September. Skibets Losning blev imidlertid først færdig den 28. September Kl. 9 Formiddag. Uden Strejkeklausulen vilde der have været Forpligtelse til at betale Liggedagspenge fra den 4. September, da denne Forpligtelse sædvanemæssig opstaar efter tre Dages Forløb. Efter Overlandsrettens Anskuelse omfattede Losningen samtlige Arbejder, som udfordredes for at bringe Kullene i Land. Dertil hørte ogsaa Kularbejdernes Arbejde, men disse havde været under Strejke fra Damperens Ankomst til den 21. September, og det havde været Klageren umuligt at skaffe Arbejdsvillige. Fra den 21. September om Middagen havde Skibets Losning imidlertid været mulig. Ser man nu hen til de til Losningen fastsatte tre Dage, saa var den Indstævntes Fordring om Liggedagspenge fra den 25. September om Middagen berettiget, da der faldt en Søndag mellem den 21. og den 25. Indstævnte kunde derfor forlange Liggedagspenge for 69 Timer, fra Middag den 25. September til den 28. September Kl. 9 Formiddag. Yderligere Fordringer fra den Indstævntes Side var ubegrundede. Man kunde ikke have forlangt af det klagende Firma, at det skulde have afstaaet Kullene til den eneste Forretning, som ikke var berørt af Strejken, Kulimportelskabet, og lige saa lidt, at det skulde have losset Skibets Last i Lægtene, som det enten maatte have forskaffet sig fra et konkurrerende Firma eller langvejs fra. Damperen havde været befragtet for Byen Königsberg, og der havde Losningen til Land været umulig for Klageren paa Grund af Kularbejderstrejken.

Kaptajnens Revisionsandragende støttede sig paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Kularbejderstrejken i Land overhovedet berørte Skibets Fordring, da Losningen havde været mulig paa anden Maade, og der i det hele ikke havde hersket en almindelig Strejke.

Rigsretten stadfæstede den indankede Dom og tilbageviste Revisionsandragendet.

(Hamburger Fremdenblatt.)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Trimming i Hull.

Et norsk Sejlskib lastede Kul i Hull, og Skibets Mæglere beregnede for Trimming 6 d. pr. Ton. Kaptajnen henvendte sig i den Anledning til Foreningens Agenter paa Stedet, d'Hrr. John Watt & Co., som oplyste ham om, at en passende Betaling for Trimming vilde være fra 2½—3 d. pr. Ton. Rederiet har derefter henvendt sig til Foreningen, og efter adskillige Forhandlinger er Sagen nu blevet ordnet saaledes, at Skibet slipper med at betale 3 d. pr. Ton.

Foreningen citerer her sine Agenter's Skrivelse i denne Anledning:

»Vi er ganske af Deres Mening, at Mæglerne er Rederiets Tjenere og forpligtet til at faa Trimmingen udført til gængse Pris, og vi mener ogsaa ligesom De, at Mæglerne ikke er berettiget til at gøre sig nogen Fortjeneste deraf. Skibet lastede i Aleksandra Dock, hvor der ikke er nogen fast Tarif for Trimming; men vi skulde ikke have nogen Vanskelighed ved at bevise, at den gængse Pris er fra 2½—3 d. pr. Ton, eftersom Skibet er let eller vanskeligt at trimme. Mere end 3 d. vilde vi afgjort nægte at betale i dette Tilfælde, og vi tror, at 2½ d. pr. Ton burde være tilstrækkeligt. Vi har haft en personlig Sammenkomst med Mæglerne, og vi anmodede dem om at forelægge os Regninger og Kvitteringer, som beviste, hvad de faktisk havde betalt for Trimming; men de underrettede os om, at de ikke havde gjort op med Trimmerne, som forlangte mere end 3 d. pr. Ton; for imidlertid at faa Sagen mellem dem og Rederiet ud af Verden, var de villig til at ordne den for 3 d. Dette er en meget betydelig Reduktion fra 6 d. pr. Ton.«

Samtidig hermed er det meddelt Foreningen, at ogsaa andre Skibe har været udsat for lignende Optrækkerier, og den mener derfor, at det er paa sin Plads at gøre Mæglerne opmærksom paa, at naar de faar Betaling for at udføre Skibets Forretninger og varetage Rederiets Tare i det Hele med Hensyn til Skibets Forretninger under Lastningen, saa er det ikke Mæglerne tilladt at gøre sig yderligere og hemmelige Fordele ved de Kontrakter, som de slutter paa Skibets Vegne. Det er Rederiets Sag i Følge Kontrakten at besørge Lastens Trimming, og naar Mæglerne arrangerer dette for Rederiet, saa opfylder de kun ders Pligt, hvorfor de ikke kan kræve nogen særlig Betaling, og hvis de anser sig berettiget til en særlig Betaling, saa bør det i alt Fald ske i Dagens fulde Lys, saaledes at Rederne kan se, hvad Trimmingen har kostet, og hvad Mæglerne har beregnet sig. Mener Rederiet saa, at Mæglerne ikke har været berettiget til at beregne sig noget ekstra for Arrangementet af Trimmingen, saa kan de gøre deres Indvendinger derimod. Det er i alt Fald »fair play«, naar der ikke lægges Skjul paa noget; men det er forkasteligt at sende Regning til Rederne for et langt større Beløb, end der virkelig er betalt, uden at oplyse om de faktiske Forhold.

Losning af Jordnødder i Havre.

Følgende Oplysninger vil være af Interesse for skandinaviske Redere, hvis Baade som Regel udelukkende besørger Trafiken mellem Rufisque og Havre.

Befragterne Herrer Desmarais frères i Paris har fra i Aar forandret deres Certepartier for Havre, tidligere affattet i Overensstemmelse med Pladsens Usancer, derhen, at Skibet nu skal betale for Fyldning af Sækkene og alle Vejningsomkostningerne. Forandringen fremkommer i Certepartiet paa saadan Maade, at den let kan passere upaaagtet af Rederne.

Ved Forandringen vil de forhøjede Udgifter for Skibet blive c. 3 Frcs. pr. Ton, idet dette nu maa udføre alt det Arbejde, som tidligere faldt paa Modtagerne.

Certepartiet er endvidere forandret derhen, at Modtagerne nu kun behøver at tage imod 200 Tons pr. Dag, hvilket medfører, at et Skib med 1.000 Tons Jordnødder kan opholdes i fem Dage, i Stedet for som tidligere kun i tre Dage.

Fragtmarkedet.

Hovedbegivenheden i Ugens Løb er Afslutningen af Søfolkernes og Transportarbejdernes Strejke i næsten alle de engelske og hollandske Havne, efter at Rederne og Arbejdsgiverne de forskellige Steder har gjort de strejkende Folk Indrømmelser baade i Retning af højere Løn

og tildels kortere Arbejdstid. Endnu er der dog flere Havne (London, Manchester, Glasgow etc.), hvor der i dette Øjeblik er delvis Strejke, men der er kraftige Mæglingsforsøg i Gang, og det er den almindelige Mening, at Arbejdet snart vil være i normal Gænge overalt. Med Hensyn til Situationen paa Fragtmarkedet synes den at være mere lovende, da flere af de ledende Markeder viser opadgaende Tendens, og der er, som det vil ses af det efterfølgende, betalt højere Fragter baade fra Sortehavet etc. og tildels fra Østen. Nordamerika ligger uforandret og La Plata ligeledes. De faa Afslutninger, som har fundet Sted fra La Plata, er til ruinerende Rater. Glædeligt er det, at Østersøen og Hvidehavet holder sig saa udmærket, som Tilfældet er. Tønen er særdeles fast, og Rederne udnytter gennemgaaende Befragternes Stilling i fuldeste Maal. Mange Baade har faaet udmærkede Fragter. Kulfragterne til Middelhavet er faste, men ad Østersøen til lader de stadig meget tilbage at ønske, selv om de maa ske nærmest ligger en Smule bedre end for en Uge siden.

Østen. Der betales bl. a. 16/ »nett terms« Kurrahee/udsøgt Havn, 15/9 Tynen eller Bristol Kanalen pr. Juli—15. August. Fra Java sluttedes flere Baade med Sukker til U. K./Kontinentet til 25/9 pr. Juli og 25/3 à 25/6 pr. August.

Sortehavet etc. Fra Odessa, Nikolajeff eller Sulina betales 10/4 N/C eller »any«, 7/6 Antwerpen eller Rotterdam 9/4½ Danmark (2 Havne), 9/7½ (3 Havne), 9/10½ (4 Havne). Fra Poti sluttedes til 10/3 Liverpool, 10/9 N/C eller »any«, 11/3 Hamburg. Azow/Antwerpen, Rotterdam, Emden eller Weser 9/6, Hamburg 10/. Alt pr. prompt.

Middelhavet. Blandt Ertsbefragterne kan nævnes Huelva/Marianople 8/6, U. S. 9/3, Rotterdam 7/ f. d., Bilbao/Rotterdam 4/7½.

Nordamerika. Halifax/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 32/6 én; 33/9 to Havne. Miramichi/ Middelhavet (2 Havne) 55/. Fra Golsen til Rotterdam 75/, Aberdeen og Sunderland 76/3, River Plate 127/6 for Tømmer. Petroleum fra New York til River Plate 24 C., New York eller Filadelfia/Smyrna 18 C.

Sydamerika. Buenos Aires eller La Plata/U. K. Kontinentet 6/6 à 6/9 O. C., Rosario/U. K. Kontinentet 7/3 à 7/9 O. C. Alt pr. prompt.

Østersøen. Fra Petersborg er Kornraterne 1/3¾ Rotterdam, 1/4 London, 1/6 Antwerpen, Hamburg eller Emden, 1/9 Dunkerque. Pulpwood Petersborg/Rotterdam M. 24, Shortprops M. 25. Fra Botten sluttedes bl. a. Wiibog/London 24/3 D. B. & B., Jacobstad/Grangemouth 25/ Shortprops, Trångsund/Amsterdam Hll. 14½ D. B. & B. Sukker Danzig/London 6/, Vestkysten 6/6 à 7/.

Kulfragterne. Fra Østkysten betales: Kronstadt 3/9 (3,300), Petersborg 3,9 (2,800), Söderhamn 4/1½ (1,100), Stettin 4/1½ (2,400), Malta 6/, Genua 7/4½. Fra Cardiff blev sluttet til: Kronstadt 4/4½ à 4/6 (2,800), Petersborg 4/7½ (2,400), Kjøbenhavn 4/9 (1,200), Havre 4/6 (1,250), Vigo 6/3 (1,300), Algier Frcs. 8.25, Neapel 7/, Port Said 7/, Rio de Janeiro 15/ à 15/6.

Fra Sø og Land.

Druknet dansk Sømand. Muremester Faber Ringsted, har den 4. ds. modtaget Telegram om, at hans 18-aarige Søn Kai er faldet over Bord ved Höganas og druknet. Den forulykkede unge Mand havde Hyre paa en svensk Galease. (Ritz. Bur.)

Undgaaet Katastrofe ved et Losseapparat. Under en orkanagtig Storm, som rasede i Skien en Gang i dette Foraar, hændte et alvorligt Uheld, som let kunde haft Tab af Menneskeliv og store Værdier til Følge. En Damper, som bragte en Kulladning fra England, skulde losse ved Apparatet ved Klosterfossen. Arbejdet begyndte om Formiddagen, og efter at »Grabben« havde taget tre Transporter i Land indtraf Uheldet.

Løseapparatet er, som bekendt, et vældigt Jernskelet. Højt oppe i Apparatet fører en Skinnegang fra Kajen ind over Land. Paa disse Skinner løber en Vogn, som fører en »Grab« eller stor Skovl frem og tilbage, der tager to Tons Kul ind ad Gangen. For at kunne flytte hele Apparatet hviler Kolossen paa et Skinnespør paa Jorden. Vognen var netop gledet ud over Kajen og »Grabben« sænket ned i Lastrummet, da hele det uhyre Løseapparat begyndte at glide paa Skinnerne, sat i Gang af Stormen. Det var allerede gledet nogle Meter frem, da Kranføreren blev opmærksom paa Situationen. Hurtig begyndte han at hejse »Grabben«, som endnu ikke var fyldt op igen. Han fik hejst den nogle Meter, men maatte saa sætte Vognen i Bevægelse tilbage for at naa hen til Styrehuset, hvor Bremsapparaterne er. Imedens gled Løseapparatet videre, og var allerede kommet 30 à 40 Meter frem, da Kranføreren naaede ind i Styrehuset, fik kastet sig over Bremsstangen, og fik den til at fungere, saa Apparatet blev stoppet i Farten.

Men nede paa Damperen havde »Grabben« anrettet stor Skade. Den blev slæbt med af Apparatet og raserede hele Skibets Bagbords Side. Først tørnede den imod Broen. Her blev Rækværket brudt, Kompass og Rat knust og alle Barduner paa den ene Side af Skorstenen sprængt. Derefter blev den øverste Del af Luftventilen til Fyrrummet slaaet tværs over. Rækværket paa det nedre Dæk blev splintret i flere Meters Længde, Luftventilerne til Maskinen og Lastrummet, samt Falderebstrappen knækket og Skibets Redningsbaad knust. Apparatets Arm, som var firet ned over Skibet, strøg tæt hen over Skorstenen, og knækkede den øverste Del af Agtermasten, som faldt ned paa Dækket. Under Farten stødte Apparatets ydre Hjul mod Skibets Landgang, som blev knust, men dog samtidig bidrog til at stoppe Kolossen.

Skibets og Stuveforeningens Folk var spredt over hele Skibet, saa flere maatte redde sig ved saa hurtig en Flugt, at det var et Under, at ingen kom til Skade.

Den Skinne, som ligger nærmest Vandet ender lige ved Kanten af en Kaj. Var Apparatet ikke blevet stoppet i Tide, var det sikkert styrtet ud over et Par Lægtere, som laa der. Menneskeliv vilde være gaaet tabt og Løseapparatet, som skal have kostet 150,000 Kr., og andre store Værdier blevet ødelagt.

Apparatet blev senere ført tilbage til sin gamle Plads og fortojet med Tov. Stormen tog dog endnu en Gang i det, saa Tovene strammedes saa voldsomt, at Løsningen maatte indstilles til Stormen var løjet af.

Den paa Damperen skete Skade blev takseret til 2,000 Kr.
(Norg. Sjøft.)

Folketællingen i Østerrig. I Østerrig holdtes der Folketælling den 31. Decbr. 1910. Efter den foreløbig Opgørelse af Resultaterne var Indbyggerantallet 28,568,000 mod 26,151,000 ved den foregaaende Tælling i Aaret 1900. Befolkningen er saaledes i de sidste 10 Aar vokset med 9,2 pCt. mod 9,4 pCt. i det foregaaende Tiaar. De 2,417,000 Mennesker, hvormed Østerrigs Befolkning er vokset i Tiden mellem 1900 og 1910, udgør dog kun fire Femtedele af Landets naturlige Befolkningstilvækst. Fødselsoverskudet var nemlig 3,078,000, og der maa saaledes være udvandret 661,000 Mennesker flere, end der er indvandret. Udvandringen til oversøiske Lande har været meget betydelig; for hele Tiaaret er den opgjort til 1,115,000; da der endvidere har fundet en ikke ringe Udvandring Sted til evropæiske Lande (især til Tyskland), er det rimeligt at antage, at der jævnsides med den stærke Udvandring til oversøiske Lande har fulgt en betydelig Tilbagevandring af tidligere Emigrerede.

Af de større Byer i Østerrig havde ved Folketællingen i 1910 Wien 2,031,000 Indbyggere (i 1900 var Tallet 1,675,000), Triest 229,600, Prag 225,000 og Lemberg 207,000.

(Statistiske Efterretninger.)

Farefuld Bygning af en Dok. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« meddeler, at man i Antwerpen har været meget urolig med Hensyn til de Udgravninger, som paakræves ved Anlaget af en ny Turdok. Trods alle de Sikringsforanstaltninger, som var truffet af Byens Autoriteter, blev i Februar Maaned en Dæmning gennembrudt af Vandet i hele sin Udstrækning med et frygteligt Brag, og Dokken blev oversvømmet. En Mur, som adskiller den ny Dok fra den tilstødende Lefebvre Dok, blev samtidig revet bort. Heldigvis gik der intet Menneskeliv tabt ved denne Lejlighed, men Skaden androg ca. £ 20,000, og Dokkens Fuldførelse vil blive forsinket mindst et Aar.

Vanskeligheder med Laskarer. Fra Sydney skrives til »Shipp. Gaz.«: For faa Dage siden blev 28 Laskarer indsat i Fængslet i Williamstown, Melbourne Harbour, anklaget for at have forladt Damperen »Aparima« uden Tilladelse. Efter hvad der meddeles, var Laskarerne blevet ophidsede, fordi en af deres Kammerater var blevet sat fast af Kaptajnen paa Grund af slet Opførsel; de forlod derfor alle som én Skibet, som den Gang laa ved Jernbane-Pieren i Williamstown. Da Kaptajnen paa Grund af Folkens Flugt i Folge Indvandrerloven blev ansvarlig for en Bøde af Lstr. 100 pr. Mand, eller i alt Lstr. 2,800, opstod der stor Forskrækkelse i Anledning af denne Rømnings. Politiet blev allarmet, og syv Betjente optog Forfølgelsen af Folkene.

Det lykkedes at fange Desertørerne i Newport paa Vejen til Melbourne, og da Skibet snart skulde forlade denne By, blev det bestemt at holde Folkene i Arrest til Afgangstiden, til hvilken de da, efter Ordre fra Retten, blev afleveret om Bord.

Havarier og Forlis.

Valentin, Skonnert af Riga, der paa Rejsen fra St. Ybes til Karlshamn med en Ladning Salt, kom paa Grund paa Saltholm, er den 3. ds. af Svitzers bragt flot og ind paa herværende Red. Skibet er ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage følgende Skibe solgt: Motorgalease »Hercules« af Frederikssund, tilhørende Skipper L. Laursen i Neder Draaby, til Skipper L. P. Kruse, Tved pr. Knebel.

Galease »Dagmar«, tilhørende Kaptajn Rasmussen, Klintholm, til Ferd. Andersen & Co., Kjøbenhavn.

Jagt »Ester« af Kalundborg, til Skibsreder, Kaptajn Chr. Jensen, Hellerup.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavn's Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilson.
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. London 2./7. — Algarve, Borries, afg. Malaga 5./7. til Cadix. — Alexandra, Nielsen, afg. Panderma 1./7. til Ni- liadis. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 4./7. — A. N. Hansen, Olsen, pass. Brunsbüttel 5./7. for Dunkerque. — Ant- werpen, Madsen, ank. Piræus 5./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 21./6. til London. — Arno, Fischer, ank. hertil 3./7. — Aurora, Gommessen, ank. hertil 5./7. — Baron Stjern- blad, Therkildsen, ank. Antwerpen 29./6. — Beira, Lunge, afg. herfra 30./6. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her- til 28./6. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 1./7. her- til. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 29./6. — Dag- mar, Bogvad, pass. Holtenau 6./7. for Dunkerque. — Esbjerg, Strufe, ank. Libau 6./7. — Florida, Andersen, ank. Frederiks- hald 5./7. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 4./7. — Geor- gios I, Sørensen, ank. Hull 28./6. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest, Munk, ank. Riga 6./7. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 2./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 3./7. — Jolantha, Henriksen, afg. Petersborg 5./7. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 29./6. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 4./7. — Kursk, Tønnesen, ank. Dun- kerque 5./7. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./7. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 2./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Balti- more 27./6. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 3./7. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 1./7. hertil. — Moskø, (Fortsættes Side 397.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1263. Flytning af Vandstands-Signaler. Baake borttages. Thyborøn-Kanal. Norsøen. Fra den 10de Juli 1911 eller en af de ved denne Dato nærliggende Dage vil Signalerne for Vandstanden paa Havrevien og Fjorderunden ikke mere blive vist fra den Ø-lige Baake paa Agger-Tange, men fra en Mast med Raan, der staaar paa Diget umiddelbart V. for Lodshuset. Den Ø-lige Baake vil kort derefter blive nedrevet, og som Indsejlingsmærke erstattes den af Taarnet til Bagfyret i Thyborøn-kanal Ledelyrline.

Signalerne for indgaaende Strøm vil foreløbig blive vist fra det samme Sted som nu. Thyborøn-Kanal Bagfyr: 56° 43' 20" N. Br. 8° 14' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 130 og 158. Danske Lods, Side 109, 113 og 114. Havne-Lods, Side 137, 138 og 140. Fyr-Port., Side 20 og Nr. 56 a. Som.-Fort., Side 33).

1264. Skydeøvelser. Tisvilde. Sjælland N. Kattegat. I Anledning af Skydeøvelser er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flaestang er rejst 900 m Ø. for Liseleje, c. 800 m fra Kysten, og en anden i Tisvilde Hegn V.-Ende, c. 800 m fra Kysten. Paa de Dage Skydningen foretages, hejses rødt Flag med hvid Spuns paa Flagstængerne en Time før Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophør.

Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3200 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1300 m.

Naar Flagene er hejst er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land.

Der skydes paa følgende Dage: den 9de, 10de, 19de, 21de og 31te Aug. samt den 1ste Sept. fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., og den 12te, 14de, 16de, 17de, 22de, 23de, 25de, 26de, 28de og 29de Aug. samt den 2den, 4de, 5te, 6te, 8de og 9de Sept. fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em. Tisvilde-Hegn: 56° 03' N. Br. 12° 03' Ø. Lgd.

1265. Bestemmelser for Lodsning. Kjøbenhavn. Sundet. Bestemmelser vedrørende Lodsning fra og til Kjøbenhavns Frihavn med tilhørende Bassiner m. m.:

Lodsning ud af og ind i Kjøbenhavns Frihavn med tilstøende Bassiner tilkommer Lodsnerne ved Kjøbenhavns Lotseri.

Helsingørs- og Dræger-Lodser har dog indtil videre Ret til at lodsse de af dem til Kjøbenhavn lodsede Skibe ind i de ovennævnte Havnebassiner, forudsat at intet Ophold gøres ved Ankring eller Fortøjning paa Kjøbenhavns Rod eller i Yderhavnen, men har derefter at forlade Skibet.

Indløbning af Skibe i Frihavns Forbassin for at foretage Svajning til Deviationens Undersøgelse omkring den der i denne Hensigt anbragte Pæl vil ikke være at betragte som Anløbning af Bassinet, forudsat at Opholdet der udelukkende anvendes i det omtalte Øjemed, at Deviationsundersøgelser naabegyndes snarest efter Indløbningen og, at Bassinet umiddelbart efter endt Deviationsundersøgelse forlades. De Helsingørs- og Dræger-Lodser, der under disse Omstændigheder er indgaaede i bemeldte Bassin med saadanne Skibe, kan derfor fortsætte Lodsningen og behøver ikke at lade sig afløse af Kjøbenhavns Lodser, med mindre den i § 2 af Bekendtgørelse af 20de December 1860 fastsatte Tidsfrist af 24 Timer — regnet fra Skibets Indpassage fra Redden til Yderhavnen og til dets Udpassage fra Yderhavnen til Redden — overskrides.

Foranstaaende Bestemmelser er traaet i Kraft den 1ste Juli d. A.

Samtidig er Marineministeriets »Bekendtgørelse om Betalingen for Lodsning fra og til Frihavnen med tilstøende Bassiner ved Kjøbenhavns Indrerred m. m.« af 19de Maj 1894 bortfaldet.

Ridens de la Rade udvider sig mod SV. SV-Spidsen af 10 m Kurven er nu 2380 m N. 63° V. fra Fyret paa Calais V.-Mole. Dybden paa Banken er aftaget. Tæt ved Tønde 3 er der 3,2 m Vand. En Grund med 3,2 m Vand ligger 1835 m N. 3° V. fra ovennævnte Fyr, der ligger paa 50° 58' 18" N. Br. 1° 50' 27" Ø. Lgd.

1290. Uddybningsarbejder. Passe du N. O. Havne. I Passe du N. O. foretages Uddybningsarbejder N. for Løbets Midterlinie. Man bør gaa S. om Muddermaskinerne. 49° 29' N. Br. 0° 06' Ø. Lgd.

1291. Tønde forandret. Dean's Lake. Southampton Water. England. Dean's Lake Tønde, der ligger 7,3 Kbl S. 57° V. fra Yderenden af The Royal Victoria Hospital Pier, er nu en sort og hvid taaet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek. Pierens Yderende: 50° 51', N. Br. 1° 20', V. Lgd.

1292. Skær fundet. Beal Lough S. Berghaven. Bantry Bay. Irland V.-Kyst. S. for Beal Lough er fundet et Skær med 0,4 m Vand 160 m S. 51° Ø. fra Sailor's Home og S. 17° V. fra Ø-Spidsen af V.-Pynnten ved Indløbet til Beal Lough. Sailor's Home: 51° 39' N. Br. 9° 52' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1293. Vrag. Cadiz. Spanien. Omtrent 2 Sm SV. for Plaeer de Rota ligger Vraget af et Fiskerifartøj med Masten 1 m over Vandet, S. 63° V. fra Rota Kirke og N. 35° V. fra Puuta San Sebastian. Rota Kirke: 36° 36', N. Br. 6° 21', V. Lgd.

1294. Tønde udlagt. Mokundange. Kamerun. Afrika V.-Kyst. Ved Mokundange Sten er i 13 m Vand udlagt en rød Spiritønde med Kugletoptegnelse. Tønden skal holdes om Skyrbord for Indgaaende til Mokundange Red: 4° 00' 06" N. Br. 9° 08' 00" Ø. Lgd.

1295. Fløjetønde forandret Farve. North Point. Prince Edwards Island N.-Kyst. Fløjetønden ved North Point Rev er rød og ikke sort som tidligere angivet. 47° 05' N. Br. 63° 59' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 968. Kjøbenhavn 1911.)

1296. Afmærkning forandret. Miscouche Shoal. Bedeque Bay. Prince Edward Island S.-Kyst. En sort Stumpønde, mærket »Miscouche Shoal«, er udlagt i 6,1 m Vand ved ØØ-Enden af Miscouche Shoal. 46° 21' 00" N. Br. 63° 51' 25" V. Lgd.

Miscouche Shoal Lys- og Fløjetønde er nu sort og hvid lodret stribet og mærket »Fairway Buoy«, 46° 20' 19" N. Br. 63° 52' 00" V. Lgd.

1297. Tønde udlagt. Spitrock Point. Petpeswick Inlet. Nova Scotia S.-Kyst. ¼ Sm S. 36½° Ø. fra Spitrock Point er ved Indløbet til Petpeswick Inlet i 7,3 m Vand udlagt en sort Stumpønde. 44° 40' 45" N. Br. 63° 10' 50" V. Lgd. Paa Barren er udlagt 1 rød Spiritønde, som skal holdes om Skyrbord, og 1 sort Spiritønde, der skal holdes om Bagbord.

1298. Lys- og Kløkketønde udlagt. Shut-in Island. Three Fathom Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. En sort og hvid lodret stribet Lys- og Kløkketønde, mærket »Shut-in Island«, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser, er udlagt i 27 m Vand 1¼ Sm S. 34½° Ø. fra Shut-in Island. 44° 36' 02" N. Br. 63° 15' 20" V. Lgd.

1299. Tønde ombyttet med Kløkketønde. Steele Ledge. Belfast Bay. Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved S.-Spidsen af Steele Ledge er udlagt Steel Ledge Kløkketønde 2 S L i Stedet for Spiritønde Nr. 2. 44° 25' 03" N. Br. 68° 58' 25" V. Lgd.

1300. Kløkketønde udlagt. Tønde inddraget. Newburyport Harbor. Massachusetts. Kløkketønden ved Newburyport, Newburyport Entrance Kløkketønde I A, ligger ikke paa Inner Bar Spidstønden 2 kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 4. Middle Ground Spiritønde 4 er flyttet c. 15 m NV. i og kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 6. Shoal Ground Spiritønde 6 er flyttet c. 30 m NV. i og kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 8. Beverly Harbor: 42° 49' 02" N. Br. 70° 48' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 882. Kjøbenhavn 1911.)

1301. Afmærkning forandret. Beverly Harbor. Massachusetts. I det nylig uddybede Løb, Beverly Harbor, er Afmærkningen som følger: Beverly Channel Spiritønde 2 er udlagt i 5,3 m Vand N. 17½° V. fra Abbott Baake og N. 59¼° Ø. fra Monument Bar Baake. Porter Rock Spiritønde 2 kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 4. Middle Ground Spiritønde 4 er flyttet c. 15 m NV. i og kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 6. Shoal Ground Spiritønde 6 er flyttet c. 30 m NV. i og kaldes nu Beverly Channel Spiritønde 8. Beverly Harbor: 42° 33' N. Br. 70° 53' V. Lgd.

1302. Lys- og Kløkketønde inddraget. Sheepshead Bay. New York Lower Bay. Sheepshead Bay Entrance Lys- og Kløkketønde Nr. 1 er permanent inddraget i Januar 1910. 40° 34' 35" N. Br. 73° 56' 00" V. Lgd.

1303. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjetønde. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Lystønde 15 A C er ombyttet med Lys- og Fløjetønden. Ambrose Channel: 40° 30' N. Br. 74° 00' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1208. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1266. Taagesignal skal forandres. *Stora Karlsö, Gotland V.-Kyst. Sverrig.* I Sommeren 1911 skal Taagesignalet fra Stora Karlsö Fyr forandres til at gives med Strene, der giver To-Stød hver 2 Minutter. 57° 17' 25" N. Br. 17° 37' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

1267. Fyr skal forandres. *Fårö Sund, Gotland Ø.-Kyst.* I den nærmeste Fremtid skal Fårösund Fyr forandres til et Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Samtidig forandres den S-lige grønne Lysvinkel til at lyse fra S. 74° Ø. til S. 18° Ø. De øvrige Lysvinkler bliver ulforandrede. Linseapparat af 4de Orden. Synsvide: 9 Sm for hvidt og rødt Lys, 7 Sm for grønt 57° 50' 55" N. Br. 19° 06' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1268. Fyr skal ændres. *Granten, Gotland Ø.-Kyst.* Paa det Ø-ligste Grantena Skær skal i Sommeren 1911 tændes et hvidt, rødt og grønt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 6 Sek., det skal vise hvidt Lys fra c. N. 46° Ø. til c. N. 68° Ø., rødt Lys fra c. N. 68° Ø. til c. N. 83° Ø., hvidt Lys fra c. N. 83° Ø. til c. S. 52° V., rødt Lys fra c. S. 52° V. til c. N. 69° V., grønt Lys fra c. N. 69° V. til c. N. 46° Ø. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Rundt, hvidt Taarn. 57° 43' 42" N. Br. 19° 01' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1269. Grund fundet. *Storön, Öskarahamn.* Inden for Storön, Öskarahamn S., er fundet 1, m Vand paa 57° 11' 17" N. Br. 16° 28' 17" Ø. Lgd. og 2 m Vand paa 57° 11' 11" N. Br. 16° 28' 15" Ø. Lgd.

1270. Sømærker udlagt. *Skattet, Smålands-kysten.* I Løbet til Skattet er udlagt følgende Sømærker: Paa S-Siden en Stage paa 57° 38' 57" N. Br. 16° 36' 34" Ø. Lgd. og en Stage paa 57° 38' 57" N. Br. 16° 36' 06" Ø. Lgd. Paa N-Siden en Stage med Kost paa 57° 38' 59" N. Br. 16° 36' 12" Ø. Lgd.

1271. Grund fundet. *Långö, Västervik.* Inden for Långö, Västervik S., er fundet 3, m Vand paa 57° 38' 55" N. Br. 16° 38' 23" Ø. Lgd. og 4, m Vand paa 57° 39' 30" N. Br. 16° 38' 52" Ø. Lgd.

1272. Lystønde ombyttet. *Herr Elöfs Grund, Gäfne.* Herr Elöfs Grund Lystønde er indtil den 20de Juli d. A. ombyttet med en Stage med Kost. For Fremtiden vil Lystønden fra 20de Maj til 20de Juli blive ombyttet med en Stage med Kost. 60° 45' 38" N. Br. 17° 22' 50" Ø. Lgd.

1273. Sømærker udlagt. *Ängö, Kalix Skærgeard, Bottniske Bugt.* I Farvandet til Ängö, ud for Samets Ely, er udlagt følgende Sømærker: Paa Ø-Siden af Løbet en Stage med Kost paa 65° 47' 07" N. Br. 23° 28' 19" Ø. Lgd., en Stage med Kost paa 65° 46' 30" N. Br. 23° 28' 30" Ø. Lgd. og en Stage med Kost paa 65° 46' 13" N. Br. 23° 28' 20" Ø. Lgd. Paa V-Siden af Løbet en Stage paa 65° 46' 30" N. Br. 23° 28' 18" Ø. Lgd. og en Stage paa 65° 46' 18" N. Br. 23° 38' 15" Ø. Lgd.

1274. Fiskerfyrt tændt. *Ulukopnabakari, Himango, Uleåborg Distrikt, Bottniske Bugt.* Finlän. Paa N.-Kysten af Ulukopnabakari er tændt et hvidt, fast Fiskerfyrt. Fyret lyser Hori-sonten rundt med forstærket Lys fra S. 45° V. gennem V. og N. til N. 45° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 5, m. Brændetid: 1ste August—1öde November. 64° 06' 00" N. Br. 23° 30' 18" Ø. Lgd.

1275. Vagere udlagt. *Västre Strandefv, Gustavsvärds Sund, Helsingfors, Finske Bugt.* Paa Ø-Siden af Västre Strandefv, Gustavsvärds Sund, er udlagt 2 Vagere med Ø-lig Topbetegnelse paa 60° 08' 20" N. Br. 25° 00' 43" Ø. Lgd. og 60° 08' 11" N. Br. 25° 00' 40" Ø. Lgd., samt en Vager med Ø-lig Topbetegnelse ved Sö-Spisson af Stora Öster-Svartö. 60° 08' 37" N. Br. 25° 00' 54" Ø. Lgd. Vageren med Ø-lig Topbetegnelse ved det S-lige Indløb til Gustavsvärds Sund er inddraget. 60° 08' 11" N. Br. 25° 00' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1276. Afmærkning forandret. *Rönnskär Sund, Helsingfors Distrikt, Finske Bugt.* Farvandet fra Soen gennem Rönnskär Sund til Borgå og Orbyfjärd gaar nu, efter at man er passeret Vagern med V-lig Topbetegnelse paa Grafudden, V. om Källarholm til Rönnskär Sund, idet man holder Orbygrund og Bagbord. Ovennævnte Farvandt kan nu befarres med 7 m Dybdegrænse. Paa Ø-Siden af Källargrund, der har 2, m Vand, er udlagt en Vager med Ø-lig Topbetegnelse i 9, m Vand. 60° 17' 12" N. Br. 25° 39' 56" Ø. Lgd. Källarholms Ref er i 9, m Vand afmærket med en Vager med V-lig Topbetegnelse. 60° 17' 17" N. Br. 25° 40' 09" Ø. Lgd. Orby V-lige Vager med Ø-lig Topbetegnelse og Ø-lige Vager med V-lig Topbetegnelse er inddraget. (Kort Nr. 155.)

1277. Grund afmærket. *Lindhans Grund, Glosholm S. Finske Bugt.* I 7, m Løbet S. om Glosholm er fundet en 7, m Grund, Lindhans Grund, 1, m Sm S. 53° V. fra Skvetthådd Sømærke. Grunden er afmærket med en Vager med Kors og Kugle. 60° 10' 42" N. Br. 25° 56' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1278. Rev afmærket. *Rödskär, Finske Bugt, Rusland.* Et Rev med 7, m Vand stræk-ker sig 4½ Kbl i N. t. V-lig Retning fra Øen Rödskär. Ved Yderenden af Revet er i 12, m Vand udlagt en hvidt Spirtønde med sort, nedadvendt Kost. Rödskär: 59° 58' N. Br. 26° 41' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1279. Fyr forandres midlertidig. *Middeln, Kuriske Nejrung, Tyskland.* Middeln Blinkfyrt vil i Løbet af Juli d. A. paa Grund af Reparationer midlertidig blive ombyttet med et hvidt, fast Fyr for et Tidrum af c. 1 Uge. 55° 18' 24" N. Br. 21° 00' 08" Ø. Lgd.

1280. Forandring af Taagesignal. *Gretswalder Öde, Taagesignalet ved Gretswalder Öde* vil først blive forandret i Begyndelsen af August 1911. Det nye Taagesignallus: 54° 15' 02" N. Br. 13° 55' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1002, Kjøbenhavn 1911.)

1281. Afmærkning og Belysning forandret. *Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.* Sassenitz, Hügen. Forandringen af Afmærkningen og Belysningen ved Sassenitz Havn er nu udført.

I Begyndelsen af Juli 1911 vil den sorte Lys- og Klokketønde ved S-Enden af Indløbet til Havnen paa Grund af Eftersyn blive midlertidig ombyttet i c. 8 Dage med en sort Banke-Klokketønde. 54° 30' 06" N. Br. 13° 38' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1041, Kjøbenhavn 1911.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1282. Vrag afmærket. *Skelder-Vik, Sverrig.* Holbe Telegram fra Lodskaptajnen i Malnö er en Galæse sunket i 19 m Vand i Skelder-Vik paa 56° 21' 24" N. Br. 12° 38' 20" Ø. Lgd. Stormasten er c. 10 m over Vandet, den anden Mast c. 3 m under Vandet. En grøn Stage med Grønt Flag vil blive udlagt ved Vraget og om muligt vil en hvidt Lanterne blive vist fra Masten.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1283. Afmærkning forandret. *Eider, Tyskland.* I Eider nedan for Volleviek er Baakelønde 2 Flyttet c. 150 m V. i. Tønde 1 b er inddraget. 54° 15' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

1284. Fyr forandret. *Schillinghörn, Jæde.* Ombygningen af Schillinghörn Fyr er nu fuld-ført. Lysvinklen, der leder op ad Jæde, og de 2 tilhørende Varselslysvinkler er atter tændt og viser nu følgende Lys: Hvidt To-Lyn fra S. 51° Ø. til S. 44° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 44° Ø. til S. 42° Ø., hvidt Et-Lyn fra S. 42° Ø. til S. 36° Ø. Lysene: 12 Sm.

Den røde, faste Lysvinkel, der lyser fra N. 36° V. gennem N. til N. 36° Ø., lyser med forstærket Lys fra N. 14½° Ø. til N. 29½° Ø. 53° 42' 21" N. Br. 8° 01' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 1105, Kjøbenhavn 1911.)

1285. Vrag uskadeligt. *Weser, Fyrskib V.* Vraget af Lodskonnerten »Nicolaus« er forsvundet i Søndet og uskadeligt for Skiffsarten. Vraglystønden er inddraget. 53° 54' N. Br. 7° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 297, Kjøbenhavn 1911.)

1286. Tønde udlagt. *Öst-Hällgat, Zeegat van Bronwershaven, Holland.* I Öst-Hällgat er i 3, m Vand udlagt en Stumpønde Nr. 6 a. 51° 42' 22" N. Br. 4° 23' 14" Ø. Lgd.

1287. Vrag afmærket. *Sardjingeul, Zeegat van Vlißingen, Danneberg.* »Redwood« er sunket tæt ved rød og sort vandret stribet Lystønde Nr. 3 i Sardjingeul. 51° 26' N. Br. 3° 34' Ø. Lgd. Lystønden er flyttet 25 m ØSØ i og Vraget ligger nu inden for det afmærkede Farvand.

En beløstik Lodskonnert er sunket SV. for Spidstønde Nr. 2 i Sardjingeul paa 51° 26' N. Br. 3° 33' Ø. Lgd. Vraget ligger i Farvandet c. 40 m uden for Tøndelinien. Folkemasten er over Vandet. Stormasten er knækket. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10 Sek., er udlagt NØ. for Vraget.

1288. Retløse til »E. f. S.« *Mr. 1240.* »Lower Burcom«, *River Hamber, England.* »Lower Burcom« Fyr- og Klokketønde (Nr. 4) ligger nu 8, Kbl S. 18° V. (Ike som angivet N. 18° Ø.) fra »Middle« Fyrskib. 53° 35' N. Br. 0° 01' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1289. Grund tiltaget. *Ridens de la Rade og Ridens de Calais, Frankrig.* Ridens de Calais udvider sig mod S. og SØ. Følgende Dybder er fundet: 5, m, 3900 m N. 24½° Ø. fra Saugette Klokketaarn, 6 m, 3925 m N. 27½° Ø. fra samme Taarn, 8, m, 4300 m N. 33° Ø. fra samme Taarn og 9, m, 4460 m N. 35° Ø. fra samme Taarn. Mellem SØ-Enden af Ridens de Calais og SV-Enden af Ridens de la Rade er der kun 10 à 13 m Vand.

1304. Fyr forandres. Fort Mifflin Bar Cut. Delaware River. Den 7de Juli 1911 forandres Fort Mifflin Bar Cut Bagfyrs røde Lysvinkel til at lyse fra N. 45° V. til N. 26½° V. 39° 50' 35" N. Br. 75° 40' 15" V. Lgd.

1305. Tønde udlagt. Coan River. Chesapeake Bay. Coan River Entrance Spiritonde 2 er udlagt S. 74½° V. fra Point Lookout Fyr. N. 32° Ø. fra Ship Neck Fyr og S. 81° Ø. fra Hog Island højre Kant. Travis Point Spit Spiritonde 2 har nu Nr. 4. Point Lookout Fyr: 38° 02' 19" N. Br. 76° 19' 20" V. Lgd.

1306. Fyr tændt. Nine-foot Shoal, Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. Paa Nine-foot Shoal er i 2. m Vand opført en rød og sort vandret stribet Fyrbaake, S. 62¾° V. fra Løggerhead Key højre Kant og N. 34° V. fra American Shoal Fyr. Herfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. 24° 34' 10" N. Br. 81° 33' 10" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1307. Afmærkning forandret. Colon Harbour. Panama. Ved Colon Harbour er følgende Tønder inddraget: Sort og hvid Lystønde Nr. 9, 22, Kbl N. 50° Ø. fra Toro Point Fyr. Sort og hvid Lystønde Nr. 8, 17, Kbl N. 49° Ø. fra Fyret. Rød Spidstønde, 2, Kbl S. 83° Ø. fra Fyret. Hvid Klokketønde, 11, Kbl S. 52° Ø. fra Fyret. Sort Spidstønde Nr. 4, 19, Kbl S. 78° Ø. fra Fyret. Midlertidig rød Spidstønde, 18 Kbl S. 77° Ø. fra Fyret.

Følgende Tønder er udlagt: En hvid Lystønde 18, Kbl N. 58° Ø. fra Fyret. En sort Spidstønde, 3, Kbl N. 80° Ø. fra Fyret. En hvid Spidstønde 12, Kbl S. 52° Ø. fra Fyret. Fyret: 9° 22' N. Br. 79° 57' V. Lgd.

1308. Grund rapporteret. Grand Pierre Bay. Haiti V.-Kyst. En Grund med 4,2 m Vand er rapporteret 2½ Sm S. 37° V. fra Halle Point, der ligger paa 19° 20' N. Br. 72° 47' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1309. Fyr forandres. Grand Ribaud. Iles d'Héres. Frankrig. I 1911 skal Grand Ribaud hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sek. Synsvide: 20 Sm. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Forandringen slukkes Fyret og et hvidt, fast Fyr vises fra det øverste Galleri. Synsvide: 4 Sm. 43° 01' 01" N. Br. 6° 08' 39" Ø. Lgd.

1310. Skydeplads afmærket. Golfo di Terranova. Sardinien Ø.-Kyst. Ved Skydepladsen i Golfo di Terranova er udlagt Tønder, hvortil der vises hvidt, fast Lys. Tønderne ligger 5240 à 7045 m mellem N. 20° V. og N. 6° Ø. fra Semataren paa Capo Figari. Indgaaende Skibe skal holde Tønderne om Bagbord. Capo Figari: 40° 59' 51" N. Br. 9° 39' 15" Ø. Lgd.

1311. Fyr forandret. Barcola. Triest. Østerrig-Ungarn. Barcola Havnefyrt er nu et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 4 Sm. 45° 40' N. Br. 13° 45' Ø. Lgd.

1312. Fyr tændt. Rabaz og Fianona. Istrien. Paa Havnekafej ved Rabaz er tændt et grønt, fast Fyr. 45° 04' N. Br. 14° 09' Ø. Lgd.

Ved Fianona er tændt et grønt, fast Fyr. 45° 08' N. Br. 14° 10' Ø. Lgd.

1313. Fyr tændt. Artice. Bucht von Ziosola. Paa den V.-lige Øe Artice, c. 2200 m N. 57° Ø. fra Vergada Kirke, er tændt et grønt, ubevogret Fyr, der viser To-Lyn hver 6 Sek. Fyret lyser ikke fra N. 48° Ø. gennem Ø. til S. 58° Ø., da Øen skjuler Fyret. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 5 Sm. 43° 51' N. Br. 15° 31' Ø. Lgd.

1314. Oplysning om Fyr. Jadria. Sebenico. Det midlertidige Fyr paa Jadria Pynt er slukket og der er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 20° V. gennem N. Ø. S. og V. til N. 82° V. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. Fyret staar 2220 m N. 63° Ø. fra Rozenik Fyr. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.

1315. Mole opføres. Tuapse. Sorte Hav. Rusland. Ved Tuapse bygges en ny, kurveformet Mole med den konvekse Side mod SØ. Molelovet ligger 1150 m S. 16° Ø. fra den gamle Moles Inderende og den ny Moles Inderende, 1430 m S. 52° Ø. fra den gamle Moles Inderende. Arbejderne begynder ved Molelovet, der er afmærket med en rød Tønde og en hvid Lystønde, der viser rødt Lys. Spiritønder udlægges ved Arbejdspladsen. Gamle Moles Inderende: 44° 06' N. Br. 39° 04' Ø. Lgd.

1316. Grund. Algier. Algier. 5½ Kbl S. 36° Ø. fra Fyret paa Yderenden af Grand mole, Algier Havn, er et Skar med 5 m Vand. 36° 45' 30" N. Br. 3° 04' 36" Ø. Lgd. iflg. engelsk Kort Nr. 2555. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 259. Kjøbenhavn 1910.)

1317. Taagesignal. Ceuta. Marokko. Fra 1ste Juli 1911 gives Taagesignal med Kanon-skud fra Ceuta. Der gives Et-Skud hver 5 Minutter. Skuddet afgives midt i Tiden mellem 2 paa hinanden følgende To-Knald fra Europa Point Fyr.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Juli 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	105 - 1/4	105	105 1/4
Danmark	63 3/4	69	69 1/2
Norden	90 1/4	- 1/2	90 1/2
København			90 3/4
Carl	86 1/2	- 3/4	86 3/4
Dannebrog	89 1/4	- 1/2	89 3/4
Skjold	64 - 1/4		64 1/4
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896	89 1/2	- 3/4	89 3/4
Heimdal	97		97 1/4
Østasiatiske	138 1/2	- 3/4	138 3/4
Østersøen			
Nordøen			2
Gorm	91 - 1/2	- 3/4	91 3/4
Torm			80
Inga			
Cimbria			54
Vesterhavet			136
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			6
Forenede Bugser-Selskab			50
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 1/2		46 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.	93 1/2		93 3/4
3 1/2% Husejer Kredit.	86 1/2		86 3/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	90		89 1/4
4% — — — 2. Serie.	95		95
4% — — — 1.			95 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.		89 1/4
4% — — — 7.			95
3 1/2% Landkreditk.	3.		89
4% Østift. Kreditf.	9.		95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			148 1/2
Privatbank			112 1/2
Landmandsbank			138
Handelsbank	137 3/4		137 1/2
Grundejerbank	22 - 1/4	1/4 - 1/2	22 1/4
Burm. & Wain	89 - 1/4	1/2	89
Helsingørs Jærnsk.	75 - 74 - 1/2	1/2	74 1/2
Sukkerfabr.	257 1/4	- 1/2	256 3/4
Bryggeri Aktier	196 1/4	1/4 - 197	197

Vekselkurser d. 5. Juli 1911

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	71.95	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.70	

Notering paa Berlins Børs d. 5. Juli 1911.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	91.40
3 1/2% — — — Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	99.90
5% Rumænske Stats	102.30
4% — — — 1890	96.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 186,000, „Danmark“ 48,000, „Norden“ 18,000, „Carl“ 51,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 94,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Heimdal“ 4,000, „Gorm“ 78,000, „Neptun“ 28,000, „Dansk-russisk“ 228,000, „Østasiatisk“ 334,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Taaesigraalet vil blive omhyttet med et Taaesignal med Sirene. Centra: 35° 53', N. Br. 5° 16', V. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1318. Belysning forandret. Palembang Rivier. Sumatra Ø. Fyret paa Baake Nr. 10 paa S.-Pinten af P. Pejoeang skal slukkes om kort Tid. 2° 24', S. Br. 104° 56' Ø. Lgd. Baaken, saa vel som fyrbakterne 5 og 7 bliver foreløbig staaende. Baake Nr. 5 staar 3250 m N. 34° Ø. fra Baake Nr. 6 og Baake Nr. 7 2550 m N. 36° Ø. fra Baake Nr. 8. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 941. Kjøbenhavn 1911.)

1319. Rev. Klabat-Baai. Banka N.-Kyst. Paa Karang Trasi Dant Rev er mindste Dybde 1, m. 1° 29' S. Br. 105° 40', Ø. Lgd.

Paa Karang Trasi Laot er mindste Dybde 0,5 m. 80 m ØSØ. fra Revet, adskilt fra dette ved Dybder paa 13 m, ligger et Koraller med 0, m Vand.

1320. Tønde udlagt. Horton Shoal. Futami Ko. Chichi Jima. Ogasawara Islands. Japan. Paa S.-Siden af Horton Shoal er i 40 m Vand udlagt en hvid, trekantet Tønde. 27° 04' 44" N. Br. 142° 10' 41" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1321. Dampskibsrouten i Det N.-lige Atlanterhav. Dampskibsselskaberne: Allan Line, Canadian Pacific Railway, Cunard Line, Dominion Line, Donaldson Line, Hamburg—Amerika Linie, Holland—Amerika Linie, New Zealand Shipping Co., Norddeutscher Lloyd, Royal Line, Shaw, Savill and Albion Co., Thomson Line og White Star Linie har vedtaget at følge nedenævnte Røuter:

Route A. (15de Febr.—10de April, begge Dage inklusive).
V. paa. — Størekilen mellem Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock og et Punkt, der ligger paa 42° N. Br. 47° V. Lgd. Herfra sættes Kursen til Halifax eller en anden Havn, idet man dog gaar mindst 30 Sm S. om Sable Island.

Ø. paa. — Fra Halifax gaar man 20 Sm S. om Sable Island til et Punkt, der ligger paa 43° N. Br. 47° V. Lgd., herfra langs Størekilen til Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock.

Route B. (11te April—15de Maj eller indtil Routen Cap Race er isfri, og 15de Novbr.—14de Febr.)

V. paa. — Størekilen mellem Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock og et Punkt, der ligger paa 45° 55' N. Br. 50° V. Lgd. (Donaldson Line har forbeholdt sig Ret til at lade Størekilen gaa til 45° N. Br. 45° V. Lgd.). Herfra sættes Kurs til Halifax eller Gulf of St. Lawrence.

Ø. paa. — Fra Halifax eller Gulf of St. Lawrence sættes Kurs til et Punkt, der ligger paa 45° 25' N. Br. 50° V. Lgd. herfra langs Størekilen til Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock.

Route C. (16de Maj til Aabning af Routen Belle Isle).
V. paa. — 10 Sm N. for Størekilen mellem Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock og Cap Race, indtil man nærmer sig Cap Race, som man under usigtbart Vejr passerer 20 Sm SØ. om. Herfra sættes Kursen til Gulf of St. Lawrence.

Ø. paa. — 10 Sm S. for Størekilen mellem Cape Race og Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. for Bishop Rock. Under usigtbart Vejr passerer 30 Sm SØ. om Cap Race.

Route D. (Fra Aabningen af Routen Belle Isle til 14de Novbr.).
V. paa. — 10 Sm N. fra Størekilen mellem Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock og Belle Isle indtil man nærmer sig denne Øe.

Ø. paa. — 10 Sm S. for Størekilen mellem Belle Isle og Fastnet, Innistråhull eller et Punkt 10 Sm S. fra Bishop Rock.

Almindelige Bestemmelser. Det er Skibsførerne tilladt at afvige fra disse Røuter efter egen Bestemmelse, naar Is træffes, samt efter Udgangen af Oktober af gaa S.-ligere end Belle Isle Røuter efter Vejrforholdene.

1322. Radiotelegrafiske Meddelelser. Forenede Stater i Nord-Amerika. Stormvarsler og Meddelelser angaaende Vrag, Hindringer for Skibsarten o. l. udsendes fra Radiotelegraf-Stationerne Kl. 8 Pm., Kl. 12 Md. (efter Tidssignalet), Kl. 4 og 8 Em., naar Meddelelserne modtages af Stationen, samt paa Forlangende af Skibe. Vejnmeddelelser udsendes kun Kl. 12 Md.

1323. Karantænestemmelser. Danmark. — Smyrna er erklæret kolerasmitet. Holland. — Byen og Havnen Soerabaja er erklæret pestfrit.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr. Kort eller ny Bog; R.: rettet, ny Udgave + ændringer; T.: Tillæg.

England, Maj 1911.

Canada, Atlantic Coast. — Quebec harbour.

South America, West Coast. — Plans on the coast of Chile.

West Coast of Scotland Pilot, Part II. Sixth edition. April 1911.

Frankrig:

Du Bec de l'Aligle à la presqu'île de Giens. Abords de Toulon.

Concarneau et ses abords.

Port de Penert et abords de Succinio.

Baie de Diego-Suarez. April 1911.

Golfe de Marseille. Maj 1911.

Concarneau.

Port de Penert.

De la presqu'île de Giens au Bec de l'Aligle.

Supplément n° II aux Instructions n° 881. Côte Nord de France.

Tableau de Concorde des vues de Côtes avec les Instructions n° 881.

Tyskland:

Norseehandbuch, östlicher Teil, 7. Auflage. 1911. (Erstatter Seehandbuch für die Nordsee, Teil I, Heft 3, 1906).

Jousen, ank. hertil 3./7. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./7. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 5./7. til Reval. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 4./7. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 1./7. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 28./6. — Perm, Gotthardt, ank. London 3./7. — Pregel, Iversen, afg. Lovisa 1./7. til Bordeaux. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 5./7. for Antwerpen. — Seine, Damp, afg. herfra 30./6. — til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 8./7. til London. — Thyra, Dam, afg. Bergeu 5./7. Nord paa. — Tiber, Beeh, ank. Hudiksvall 2./7. — Tyr, Thaning, ank. Windau 6./7. — United States, Gøtsche, ank. New York 27./6. — Vendsyssel, Lydersen, pass. Brunsbüttel 3./7. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Bergen 4./7. Syd paa. — Minsk, Harder, ank. Riga 2./7. — Tomsk, Kruse, pass. Brunsbüttel 3./7. for Antwerpen. — Saratov ank. Libau 2./7. — Malm ank. Manchester 27./6. — Lena ank. Manchester 24./6. — Vadsø afg. herfra 30./6. til Manchester.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Långror 4./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 29./6. — Elna, Rathje, afg. Boulogne 4./7. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 27./6. — Simone, Møller, afg. Rouen 5./7. — Jeanne, Olsen, ank. Marseille 4./7. — Vera, Larsen, ank. Glasgow 4./7. — Daisy, Lageisen, ank. Seaham 4./7. — Aline, Leth, ank. Archangel 26./6. — Kamra, Løffler, ank. Dunkerque 2./7.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, ank. Barcelona 4./7. — Nexos, Basse, afg. Helsingør 4./7. til Tarragona. — Cito, Jepsen, pass. Gibraltar 4./7. for Saffi. — Marie, Jessen, afg. Methil 3./7. til Esbjerg. — Johannes, Thøgersen, ank. Hammerholm 4./7. — Dagmar, Mathiasen, pass. Quessant 3./7. for Sevilla. — Nora, Hansen, ank. Reykjavik 3./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 30./6. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 29./6. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 30./6. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 1./7. til London. — Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 18./6. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. London 26./6. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 28./6. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Manchester 1./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 30./6. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 23./6. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 27./6. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. Campbellton 25./6. til Barrow.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Ghent 27./6. — Amalienborg ank. Savona 26./6. — Brattingsborg afg. Sydney 27./6. — Baarglum pass. Galata 29./6. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 27./6. — Dansborg ank. Petersborg 27./6. — Elsborg afg. Odense 1./7. — Esrom ank. Nicolajevsk 22./6. — Flynderborg ank. Petersborg 28./6. — Fredensborg ank. Kemi 25./6. — Frederiksborg ank. Penarth 3./7. — Guldborg ank. Newport 2./7. — Gnre afg. Burntisland 30./6. — Hammershus afg. Cardiff 14./6. — Harrildsborg ank. Petersborg 29./6. — Hundborg pass. Hammeren 1./7. — Høneborg ank. Libau 1./7. — Jelling afg. Nantes 1./7. — Jomsborg afg. Uleåborg 29./6. — Jungshoved ank. Fowey 1./7. — Jægersborg pass. København 29./6. — Kallundborg ank. Cardiff 18./6. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampenborg afg. København 1./7. — Kronborg afg. Barbados 30./6. — Lejre ank. Hamburg 28./6. — Lilleborg ank. Swansea 2./7. — Marselisborg ank. Petersborg 30./6. — Visborg pass. København 3./7. — Næsberg afg. Brahestad 30./6. — Peter Mærsk ank. Burntisland 1./7. — Randelsborg ank. Acton Grange 26./6. — Rosenborg afg. Riga 1./7. — Silkeborg afg. Cardiff 24./6. — Skakkeborg afg. Haukipudas 30./6. — Skanderborg ank. Memel 28./6. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. — Skødsborg ank. Dordrecht 27./6. — Spigerborg pass. København 27./6. — Stegelborg ank. Newport 21./6. — Stjerneborg ank. Las Palmas 2./7. — Søborg ank. Preston 29./6. — Taarnborg ank. Riga 27./6. — Tuborg ank. Huelva 1./7. — Uufsborg ank. Methil 29./6. — Uranienborg ank. Brahestad 1./7. — Vordingborg afg. Thameshavn 1./7. — Ørkild ank. Swansea 26./6.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Quessant Creach 27./6. — Samui afg. Middlesboro 4./7. — Bandon afg. Penang 5./7. — Pangan pass. Gibraltar 2./7. — Chumpon afg. Singapore 28./6. — Arabien pass. Perim 5./7. — Siam ank. Vladivostok 30./6. — Indien ank. Yokohama 4./7. — Cathay pass. Quessant Creach 2./7. — Tranquebar ank. København 22./6. — Kina pass. Dungeness 2./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 1./7. — St. Jan afg. Paramaribo 2./7. — St. Croix afg. London 4./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Ætna, Nielsen, afg. Glasgow 3./7. — Alf, Clausen, afg. Kronstadt 4./7.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 1./7. — Europa, Hansen, ank. Archangel 26./6. — Frankrig, Friis, ank. Viborg 4./6. — Tyskland, Danstrup, ank. Pillau 4./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Havana 2./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gefle 6./7.

Nordsean. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grimsby 26./6. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 4./7. — England, Andersen, afg. Amsterdam 5./7. — Rusland, Bennetseu, afg. Manchester 28./6.

Torm. Sara, Jensen, pass. Kieler-Kanalen 5./7. for Rouen. — Sjælland, Sværre, ank. Odense 5./7. — Agnete, Farup, ank. Boness 1./7. — Hermia, Hansen, afg. Ghent 5./7. — Alice, Jørgensen, afg. Windau 4./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Tynen 3./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 3./7. — Valborg, Hansen, afg. København 5./7. — Gunhild, Hansen, pass. Kieler-Kanalen 5./7. for Rouen.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Newcastle 4./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. Yxpila 4./7. — Freja, Nielsen, ank. Lervik 29./6. — Vera, Thing, afg. Libau 30./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 4./7. — London, Bom, ank. Amsterdam 4./7. — Paris, Tholander, ank. Riga 29./6. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 4./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 23./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 1./7. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Huelva 4./7. til Stettin.

Dania. Ely, Meinertz afg. Antwerpen 2./7. til Archangel. — Nelly, Clausen, ank. Archangel 26./6. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 3./7. for Malmö. — Lilly, Nielsen, ank. Marseille 30./6. — Alexy, Lorentzen, ank. Skellefteå 2./7. — Dagny, Sørensen, afg. Stockholm 5./7. til Sundsvall. — Mary, Bang, ank. Riga 4./7.

Æra. Enighedsen, Jensen, ank. Svendborg 4./7.

Sejlskibe.

Renne. Kastor, Møller, ank. Kalmar 25./6. — Veset, Kofoed, ank. Memel 24./6. — Johannes, Jensen, ank. Liverpool 26./6. — John Hintze, Knudsen, ank. København 29./6.

Svendborg. Fanny, Hansen, ank. Leith 29./6. — Capella, Hansen, ank. London 28./6. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kalundborg 28./6. — Vega, Rasmussen, ank. Königsborg 29./6. — Doris, Køkke, ank. Petersborg 29./6. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. London 29./6. — Valkyrien, Hansen, ank. Lorient 30./6. — Jens, Eriksen, ank. Riga 30./6. — Vesta, Poulsen, ank. Wisbech 30./6. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. St. Waast 28./6. — Cornvall, Petersen, ank. Quimper 30./6. — Martin Nisson, Petersen, ank. Fowey 1./7. — Magnet, Nielsen, ank. Bjerneborg 1./7. — Gæva, Petersen, ank. Kotka 1./7. — Alma, Hansen, ank. Helsingfors 1./7. — Nanna, Madsen, ank. Helsingfors 1./7. — Fortuna, Jørgensen, ank. Nortelje 1./7. — Frejr, Brandt, ank. Stettin 2./7. — Vonin, Larsen, ank. Ørebak (Island) 23./6. — Fulvia, Petersen, ank. Aarhus 3./7. — Meta, Møller, ank. Reval 1./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Rochester 1./7. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. Petersborg 2./7. — Lyø, Jensen, ank. Marstal 1./7. — Union, Olsen, ank. Helsingfors 3./7. — Rossing, Larsen, ank. Haparanda 3./7. — Delos, Andersen, ank. Archangelsk 3./7. — Alfrede, Petersen, ank. Grevesd 3./7. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Kings Lynn 3./7. — Althea, Skovgaard, ank. London 3./7. — Ignatz Breum, Lund, ank. Borgå 3./7. — Flora, Sørensen, ank. Middlesboro 3./7. — Ragnhild, Andersen, ank. London 3./7. — Hertha, Hansen, ank. Dunkerque 4./7. — Niels Juul, Olsen, ank. Københavns Red 4./7. — Norden, Andreasen, ank. St. Valery en Caux 4./7.

Æra. Activ, Schmidt, ank. Wemyss 1./7. — Eos, Christensen, ank. Treport 2./7. — Kvik, Staugaard, ank. Swinemünde 2./7. — Bertha, Madsen, ank. Karlskrona 3./7. — Forældres Munde, Christensen, ank. Fowey 2./7. — Zakæus, Nielsen, ank. Travemünde 3./7. — Maagen, Mortensen, er afg. Vestmannaerne for St. Johns. — Lauritz, Folmer, ank. Larvik 2./7. — Emilie, Friis, ank. West Wemyss 1./7. — Genius, Bastrup, ank. Nordmaling 2./7. — Lorenz, Levinsen, ank. Trangsund 2./7. — Dorteia, Boye, ank. Brahestad 2./7. — Ægir, Winther, ank. Sundsvall 3./7. — Hebe, Clausen, ank. Kanuus 3./7. — Salus, Andersen, ank. Drøbak 3./7. — Nauta, Stærke, ank. Tvillingate N. F. 3./7. — Duen, Hay, ank. Wolgast 4./7. — Veuus, Weber, ank. Kotka 4./7. — Ariel, Andersen, ank. Gefle 4./7. — Svalen, Rosenbech, ank. Grigus N. J. 4./7. — Abba, Petersen, ank. Flensborg 4./7. — Industri, Raahauge, er ank. Sand Bank (Labrador). — Valkyrien, Petersen, afg. Maracaibo 13./6. til Hamburg. — Jonny er prajet 25./4. paa 11° S. Br. 36° V. Lgd., styrende SV. — Kirstine, Jensen, pass. Dungeness 2./7. østg. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Prawle Point 2./7. for Hamburg.

INDHOLD:

København, den 7. Juli 1911. — Tysk Rigsretsd. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygningen, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cartholffermann, Kjøbenhavn.

Cornelius Knudsens Etabl.

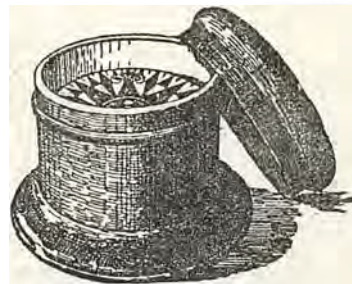
Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallelinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52

Kjøbenhavn, Tirsdag den 11. Juli 1911.

18. Aarg.



Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: sPalle
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensens Eff.

Sølvtorvet 4. Telf. Bro 1516 y.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

regner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6 og 4106.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.
Telefon 7262.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baaebygger i
Aalborg
anbefaler sig med alt III Fagel hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.

Sk. Augusta, laster 75 Tons
dw., beliggende i Ærøskjøbing,
er billig til Salg.

I. C. Svane.

Bredsdorffs Strandingsbøje
Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af For-
bindelse mellem et Fartøj og Land, Farøjer indbyrdes etc.
Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

K a s k o

paa norske, svenske, finske og
danke Jern- og Staalsejlere
dækkes af Under tegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.47.)

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. **Bestyrelsen.**

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 500,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet: **Smaa Skibe.**

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssej-
lug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leverer
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

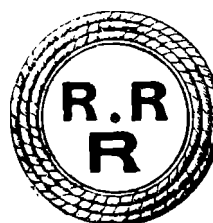
Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

**A/s Randers Rebslaaeri**

Hamp- og Staalstrandstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Kjøbenhavn, den 11. Juli 1911.

Den udenlandske Sømandsstrejke be-
reder endnu adskillige Vanskeligheder i forskellige Havne,
navnlig i Leith, Glasgow, Manchester og Amsterdam. Fra
Leith meddeles den 7. Juli, at Forhandlingerne mellem
Rederne og Sømændene var endt uden Resultat, fordi
Arbejdsgiverne nægtede at anerkende Dokarbejderforbun-
det. I Glasgow er Udsigterne til en Ordning derimod
bedre, for saa vidt Dokarbejderne angaar, derimod er
der foreløbig ingen Udsigt til, at Sømændene og Fyr-
bøderne vil genoptage Arbejdet. Fra Manchester er der
den 8. Juli indløbet Meddelelse til »Ritz. Bur.« om, at
der er blevet sluttet en Overenskomst mellem Repræsen-
tanter for Arbejderne og Manchester Skibskanalselskabet.
Overenskomsten, der giver Arbejderne højere Løn, vil nu
blive forelagt Arbejderne til Vedtagelse. I Southampton
har Stuverne accepteret den af Rederne tilbudte Lønfor-
højelse af ½ d. pr. Time. Dermed er Arbejdskonflikten
bilagt dér. I Hull strejker Møllersvendene vedblivende,
og man frygter for ny Uroligheder og ny Strejker. Den
6. Juli har Mandskaberne paa elleve paa Themsen lig-
gende Dampere erklæret Strejke, men samme Dag med-
deles, at Losningen og Ladningen af Skibe i London fore-
gaar normalt.

Fra Bryssel telegraferes den 6. Juli, at Strejken i
Antwerpen Havn er endt, idet Rederiforeningen, der-
iblandt ogsaa Red Star Linien, er gaaet ind paa Søfolkenes
Krav, der gik ud paa Lønning efter Hamburger-Løn-
skalaen, dog har der vist sig ny Vanskeligheder for Bi-
læggelsen af Strejken, da Sømændene ogsaa forlanger
Beløning for Overarbejdstimer til Søs, medens Rederne
kun vil betale Overarbejdstimer i Havn. I Amsterdam
var alt roligt i Havnen den 7. Juli, da de skarpe For-
holdsregler, som var truffet til Sikring af Ro og Orden,
opretholdes, men Arbejdet i Havnen hviler. Efter hvad
»Das Handelsblatt« meddeler, er der samme Dag ankom-
met 400 tyske Arbejdere til Byen med Ekstratog under
Beskyttelse af Havnepolitiet. Disse Folk vil blive for-
delt til de forskellige Selskaber. Ministeren for Handel
og Industri ankom den 8. til Byen for at forsøge at mægle
i Havnearbejderkonflikten. Kornarbejderne i Hull skal
have vedtaget ikke at genoptage Arbejdet, Mandag den
10., da de er utilfredse med den Ordning, der er opnaaet
for en Uge siden. Endvidere har en overilet Handling
fra Dokarbejdernes Side, der nægter at gøre Overarbejde
om Lørdagen, fremkaldt Bestyrtelse. Sagen er henvist
til Board of Trade.

Fra London telegraferes den 10. Juli til »Ritz. Bur.«:
Der er nu opnaaet Overenskomst med Arbejderne i alle
Fag i Manchester.

Syge Sømænd i Australien. Kaptajn T. P.
Terjesen, Fører af Bark »Pamelia« af Kristiania, skriver
i »Norsk Skibsførerforenings Tidende« følgende:

Jeg skal herved tillade mig at oplyse ærede Kolleger
og Skibsfartsinteresserede om Forholdene i Australien i
det Tilfælde, at man bliver nødsaget til at efterlade syge
Søfolk, som lider af saadanne Sygdomme, at det kan an-
tages, at de senere vil falde Landet eller Byen til Byrde,
paa et Hospital der.

Paa Rejsen Callao—Newcastle N. S. W. blev en Ma-
tros (Finne) syg, og ved Ankomsten til sidstnævnte Sted
erklærede Lægen det for Tæring. Manden blev bragt paa
Hospitalet og var meget svag. Da Konsulen gjorde mig
opmærksom paa, at Indvandringsloven fordrede et Depo-
situm af 500 Pund for at efterlade ham der, og hverken
han eller Konsulen i Sidney kunde gøre noget i den
Anledning, tilskrev jeg »Collector of customs«, hvori jeg
tilbød at deponere det efter vor Lov fastsatte Beløb for
12 Uger — paa det norske Konsulat, da det var umuligt
for mig at deponere 500 Pund. Jeg blev ellers nødsaget

til at tage den syge Mand om Bord igen. Svaret derpaa
var, at Loven fordrede 500 Pund, og det kunde ikke und-
gaas. Vedhæftet ved Skrivelsen var en trykt Formular
for Bond til at fylde ud. Den syge Mand vilde gerne
om Bord, men da jeg betalte hans Regning paa Hospi-
talet og vilde have ham ud, erklærede Doktoren, at
Manden fik ikke Tilladelse til at forlade Stedet. Da jeg
kom paa Toldboden, nægtede de der af udklarere Skibet,
for der var stillet Sikkerhed for 500 Pund.

Jeg fremførte for »Collectoren«, at jeg var villig til
at tage Manden om Bord, og Manden selv var villig til
at gaa om Bord, naar de desuagtet nægtede Udklarering,
laa Skibet for deres Regning og Risiko, til der blev en
Forandring. Imidlertid fik vi et Vink fra en af de Under-
ordnede ved Toldboden, at den eneste, der kunde gøre en
Undtagelse, var Ministeren i Sidney. Vi meddelte dette
til »the collector of customs« og tilbød at deponere 50
Pund. Han var øjeblikkelig villig til at forsøge, ringede
Ministeren op pr. Telefon, og inden halvanden Time var
alt i Orden.

At faa en Mand med en saadan Sygdom ud fra
Australien er ogsaa en Umulighed, da Dampskibene næg-
ter at tage syge Folk om Bord.

En farlig Malmplads. La Falaise, Al-
gier. Da de Dampere, som laster Malm i La Falaise
ofte bliver opholdt meget længe dér, har Norsk Fragt-
og Liggedagsklub, i Følge »Norg. Sjøtt.«, gennem sine
Forbindelser i Bougie anstillet nærmere Undersøgelser
om de derværende Lasteforhold og har faaet følgende
Oplysninger derom: Der er ingen Havn i La Falaise.
Minekompagniet Beni Felkai har kun opført en Kaj ude
paa denne Punt, for Udskipning af dets Mineralier. Laste-
pladsen er slet i Søgang, da der findes en Mængde smaa,
meget farlige Skær, og naar Vejret ikke er rigtig godt er
det umuligt for Skibene at ligge dér og laste. Den Punt,
som Kajen er opført paa, ligger 45 Kilometer fra Bougie
og staar ikke i Forbindelse med dette Sted hverken ved
Telefon eller Telegraf, saa at det er vanskeligt at faa
hurtige Meddelelser derfra. De Skibe, som gaar til La
Falaise for at laste, anløber heller ikke Bougies Havn
for ikke at betale Afgifter dér. I Løbet af Marts Maaned
ankom der flere Skibe for at laste, men Vejret var saa
ustadigt, at mange af dem har været nødsaget til at søge
Tilflugt i Sidi Yahia-Bugten nær ved Bougie. Et af Ski-
bene blev opholdt i 23 Dage og to andre i c. 20 Dage,
for de kunde blive lastet.

Bekendtgørelse om Lempelse i Sund-
hedsforanstaltninger i Koleratilfælde
overfor visse Skibe i regelmæssig Per-
sontrafik mellem Sverige og Danmark.
I Medfør af den Justitsministeriet ved § 21, 3die
Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Syg-
dommes Indførelse i Riget af 12te April 1911 givne Be-
myndigelse til at fastsætte saadanne Lempelser i de i den
nævnte Lov givne Regler, som Hensynet til andre Lande
maatte gøre ønskelige, fastsættes herved for Fartøjer, der
besøger regelmæssig Persontrafik mellem Kjøbenhavn og
Malmø eller mellem Helsingør og Helsingborg uden at
anløbe anden Havn, følgende Lempelser i de almindelig
bestemte Sundhedsforanstaltninger i Tilfælde af, at den
svenske Afgangshavn af Justitsministeriet i Medfør af Lo-
vens § 12 erklæres kolerasmittet:

§ 1.

Passagerer og Besætning paa saadant Skib skal før
Landstigning, eventuelt under selve Overfarten, under-
kastes Lægeeftersyn af en dertil beskikket Læge. For Pas-
sagerernes Vedkommende indskrænkes dette til et en-

kelt Eftersyn, hvis ikke øjensynligt Ildebefindende eller andre særlige Forhold giver Anledning til en nøjere Undersøgelse.

Umiddelbart efter Passagererne underkastes Besætningen Lægeeftersyn ombord.

Derpaa undersøges Fartøjet.

§ 2.

Personer, som lider af eller mistænkes for at lide af Kolera, behandles efter Reglerne i den nævnte Lovs 2det Afsnit.

§ 3.

Raske Passagerer faar Tilladelse til straks at fortsætte Rejsen, dog saaledes, at de er underkastede Eftersyn efter de Regler, som Justitsministeriet i Medfør af den oftnævnte Lovs § 25 maatte anordne.

§ 4.

Har Fartøjet haft en kolerasyg blandt Passagerer eller Besætning, skal det snarest renses og desinficeres i eller ved Ankomsthavnen under Opsyn af det beskikkede Tilsyn og i den Udstrækning, dette anser fornødent, hvorved særlig vil være at tage Hensyn til de Forholdsregler i samme Øjemed, som mulig allerede maatte være truffet i Afgangshavnen.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft. Hvilket herved bekendtgøres.

Justitsministeriet, den 1ste Juli 1911.

Karantæneforanstaltninger. Udenrigsministeriet meddeler, at det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Karantæne, der var paalagt Skibe, kommende fra Chios, Santi-Quaranta og Mytilene, er ophævet, og Skibe, der kommer fra de nævnte Havne, har herefter fri Passage efter personlig Lægeundersøgelse i Overensstemmelse med Bestemmelserne i kgl. Dekret af 18. Maj d. A. angaaende Karantæneforanstaltninger mod Kolera.

Sundhedsforanstaltninger overfor Odessa, Neapel og Palermo. I Følge foreliggende Meddelelser maa Odessa anses for pestsmittet.

I Henhold til § 12 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. sættes derfor Bestemmelserne i §§ 13—15 i den nævnte Lov i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Odessa uden at have anløbet evropæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

Med Hensyn til Pest er herefter disse Bestemmelser i Kraft overfor: 1) Havnene i Ægypten, 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier og 4) Odessa.

I Følge foreliggende Meddelelser maa endvidere Neapel og Palermo anses for kolerasmittede.

I Henhold til § 12 i den nævnte Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. sættes derfor Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Neapel eller Palermo uden at have anløbet evropæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

Med Hensyn til Kolera er herefter disse Bestemmelser i Kraft overfor: 1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma

indbefattet, 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, 3) Smyrna, 4) Neapel og 5) Palermo.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Shanghai i Kina er erklæret for smittet af Byldepest.

Spanien: I Følge Bekendtgørelse fra Sundhedsvæsenet vil, indtil anden Bestemmelse derom bekendtgøres, de fra russiske og italienske Havne kommende Skibe — selv om de har rent Sundhedspas — ikke kunne tilsides Adgang til de saakaldte »puertos habilitados«, der ikke har Sanitetsstation, undtagen efter forudgaaet Sanitetsbehandling i en Havn, hvor der findes Sanitetsstation af 1. eller 2. Klasse.

Grundstødningerne i Sundet. Dragør, 7. Juli. Dampskibet »Helene«, der den 3. April stødte paa Vraget af Damperen »Saxo«, er i Dag bleven løftet af Svitzers og et svensk Bjergningssselskabs Dampere og slæbt bort fra Farvandet. (»Ritz. Bur.«.)

Inddraget Vraglystønde. Marineministeriet meddeler, at den Vraglystønde, der fra dansk Side var udlagt ved det nu fjærnede Vrag af Dampskibet »Helene«, som var sunket mellem Drogden og Falsterbo, under 8. Juli er inddraget.

Lodsvæsenet. Kommandør J. N. Sølling afskediges i Naade paa Grund af Alder som Overlods i det vestlige Distrikt fra Udgangen af Oktober med Pension.

Skibsfører af 1ste Klasse ved Gjedser—Warnemünde-Ruten Adam Kølfoed Hansen er ansat til Raadighed for Direktøren for Trafikafdelingen og overtager den ved Søfartsinspektør Heises Forfremmelse ledige Stilling som tjenstgørende i Skibsinspektionen.

Skoleskibet »Viking« afsejlede den 21. Juni fra Buenos Aires til Port Lincoln, Syd-Australien, for Ordre. Breve kan adresseres til Elder, Smith & Co., Adelaide.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 8. Juli Kl. 9 Formiddag i Odense. Formanden, Konsul C. P. Lund, Rønne, bød Forsamlingen velkommen.

Paa Formandens Forslag valgtes Overretssagfører Moltzen, Odense, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Valget og konstaterede, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Regnskab og Aarsberetning fremlægges.

Sekretæren, Kapltajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 49 d. A. offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at der intel var fundet at bemærke til Regnskabet.

Der gaves enstemmig Decharge.

De følgende Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 49) sættes derefter til Forhandling enkeltvis.

Med Hensyn til Afsnittet Foreningens Rejseudgifter til Fællesrepræsentationens Møder bemærkede

Sekretæren: Foreningen har, som det fremgaar af Regnskabet, knap faaet refunderet fra Fællesrepræsentationens Rejseudgifterne for dens Delegerede og Suppleanter, men som der staar i Aarsberetningen:

»Der er herom truffet den Ordning, at Fællesrepræsentationen fra 1. Januar f. A. refunderer Foreningen de fulde Rejseudgifter for dens Delegerede og Suppleanter, saavel til Udvalgsmoderne som til Plenarmoderne, for de sidste Vedkommende dog kun Halvdelen i Tiden fra 1. Januar 1910 til 1. April s. A.«

I Anledning af det under Afsnittet Tilsynet med Skibe anførte vedrørende Lægemidler og Kosthold i Skibe bemærkede

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Som Medlem af det nedsatte Udvalg skal jeg udtale, at den Sag er ikke skreden ret langt frem. Der er angaaende Kostspørgsmaalet ikke foregaaet nogen Forhandling og ikke taget nogen Bestemmelse. Ved Udvalgets sidste Møde kunde jeg ikke give Møde, men jeg formoder, at den til Suppleant valgte Skibbygmester Pedersen fra Thurø er mødt. Man har saa holdt et Møde, paa hvilket Kostspørgsmaalet ikke er blevet behandlet, men derimod Medicinspørgsmaalet. Skibbygmester Pedersen erklærer, at Spørgsmaalet er færdigbehandlet paa, saa vidt jeg kan forstaa, tilfredsstillende Maade. Der var i Udkastet kun enkelte Ting, hvortil jeg stillede Ændringsforslag. Efter Bestemmelsen skal Forsyningen med Medicinkister nu rette sig efter Skibets Størrelse, og den Løsning kan jeg egentlig betragte som tilfredsstillende.

I Anledning af Afsnittet Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget (Karantæneloven) bemærkede

Sekretæren: Saafremt det skulde indtræffe, at der paalægges Rederne Udgifter af den i dette Afsnit omhandlede Art er det ønskeligt, at de snarest muligt søger at faa dem tilbagebetalt, for det gælder om saa snart som muligt at faa et Præcedens i denne Henseende.

Til Afsnittet Lægeeftersyn i franske Havne udtalte

Sekretæren: Det kan tilføjes, at Nordisk Skibsrederforening gerne vil støtte Sagen og har tilbudt at søge Samarbejde med større udenlandske Foreninger til dens Fremme.

Til Afsnittet Søneringsloven bemærkede

Sekretæren: Det i Afsnittet nævnte Udvalg er traadt i Virksomhed.

Vedrørende Afsnittet Bjergningskontrakter med Kystbeboerne udtalte

Sekretæren: Der er her opstaaet en Fejltagelse eller Misforstaaelse, idet jeg har ment, at Sagen var fremmet fra Fællesrepræsentationen, medens den i Virkeligheden hviler hos Forretningsudvalget. Jeg vil derfor bede de Herrer forstaa Afsnittet saaledes, at de to sidste Stykker i det udgaar.

Til Afsnittet Søfolks Valgret bemærkede

Sekretæren: Der er af Fællesrepræsentationen nedsat et Udvalg, som skal undersøge, om Loven indeholder Tvivlsspørgsmaal og i saa Fald fremhæve dem for Regeringen, der vel saa paa en eller anden Maade vil tilkendegive, hvorledes Sagen skal forstaaes.

Forinden Behandlingen af Aarsberetningen sluttede, udtalte

Formanden: Det har, som de Herrer vil vide, ofte taget lang Tid og været meget trættende at gennemgaa Aarsberetningen. Vi har ment, at da der i Aar ikke var noget i Beretningen, der gav særlig Anledning til Diskussion, og da Beretningen har været offentliggjort allerede for nogen Tid siden, kunde man spare en Del

Tid ved at gaa lettere hen over den. Jeg haaber, at ingen tager os det fortrydeligt op, men at man billiger, hvad vi saaledes har gjort.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen.

De to afgaaende Medlemmer var: Skibsreder Knakkegaard, Nykjøbing, Mors, og Skibsreder Winther, Fanø.

Formanden: Jeg skal bemærke, at Skibsreder Knakkegaard er villig til at modtage Genvalg, Skibsreder Winther derimod ikke. Bestyrelsen foreslaar at vælge Kaptajn Knudsen, Fanø, i hans Sted. Som det vil være i alt Fald nogle af de Herrer bekendt, har Kaptajn Knudsen tidligere været Medlem af Bestyrelsen, men trak sig tilbage, da Tonnagen fra Fanø gik saa langt ned. Vi har ikke haft Lejlighed til at erfare, om han er villig til at modtage Valg, men for det første er i Følge vore Love et Medlem pligtigt at modtage Valg, og for det andet har vi den Tro, at han ikke vil stille sig modvilligt. Bestyrelsen foreslaar altsaa at genvælge Skibsreder Knakkegaard og at nyvælge Kaptajn Knudsen, Fanø.

Skibsreder Knakkegaard, Nykjøbing, Mors, og Kaptajn Knudsen, Fanø, valgtes enstemmig.

(Fortsættes.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 83/1910, afsagt den 9. Marts 1911. Korn- og Foderstofkompagniet i København mod Højesteretssagfører Ivan Kondrup som Repræsentant for Rederiet for Dampskibet »Romsdal« af Haugesund.

Efter at Dampskibet »Romsdal« af Haugesund i Februar 1910 i Marseille havde indtaget en Ladning Jordnødkager bestemt til København og en Del danske Provinshavne, afgik det den 18. Februar fra Marseille og ankom til København den 4. Marts. Paa Rejsen havde Skibet, der er et ældre Skib, men klassificeret i Norsk Veritas 1ste Klasse (1 A 1), haft haardt Vejr og faaet en Slagside til Styrbord paa c. 20°. Ladningen havde forskudt sig, og en Del Vand var trængt ned i Lasten, hvorved en Del af Ladningen var bleven beskadiget. Undervejs havde Kaptajnen ladet en ubetydelig Del af den beskadigede Ladning kaste over Bord. Der var bleven anbragt en ny Krave paa Fokkemasten, da den gamle Krave var bleven ødelagt under Skibets Arbejden i Søen. Baade de i København og de i følgende fem Provinshavne udlossede Dele af Ladningen viste sig at være beskadiget, særlig i den sidste Lossehavn Eshjerg i ret betydelig Grad. Der blev i den Anledning afholdt forskellige Syns- og Skønforretninger over Skib og Ladning, og Cilanterne, Korn- og Foderstofkompagniet i København, har sluttelig paa samtlige Ladningsmodtageres Vegne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar Indstævnte, Højesteretssagfører Ivan Kondrup som Repræsentant for Rederiet for Dampskibet »Romsdal« af Haugesund, tilpligtet at betale en Erstatning, som de endelig har opgjort til Kr. 10,168.68 med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte procederer til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Efter de foretagne retslige Besigtelsesforretninger over Skibet maa det antages, at Lugerne ved Ankomsten til København alle har været vel skalkede og forsynet med behørig Presenninger, og at Ventilatorerne var i Orden. Skibet bar tydelige Spor af det daarlige Vejr undervejs, saaledes var Dele af Broklædningen og Skvætbordene paa Overbygningen dels knust, dels bortreven af Søen. Ved Aabningen af Lugerne viste der sig betydelig Sved ved Lugekarmene, ligesom der paa flere Steder langs

disse sporede Lækager gennem sprængte Naadder. Dækket var paa sine Steder løftet noget, idet forskellige Nagler var rustet over. Det konstateredes, at en ret betydelig Mængde Søvand var trængt ned gennem Dækket, dels ved Masterne, dels flere andre Steder. De forskellige Skønsmand har haft en noget forskellig Mening om, hvorvidt der kan behjædes Skibet noget med Hensyn til de enkelte forefundne Lækager. Enkelte af Skønsmandene har ment, at Skibets Dæk allerede inden Afgangen fra Marseille har været saa medtaget, at det maatte anses for uforsvarligt at lade Skibet sejle med en Ladning som den, det havde inde. Retten tør dog ikke gaa ud herfra. Det maa vel antages, at flere Nagler i Strækplader og Vinkeljern har været angreben af Rust allerede inden Indladningen i Marseille, men Retten maa gaa ud fra, at Dækket har været tæl ved Afgangen, og at Skibets Begivning ved den haarde Arbejden i den usædvanlig høje Sø, har foraarsaget de fremkomne Beskadigelser. Skibet har ikke været saa modstandskraftig som et nyt Skib overfor et Uvejr som det, der her har været Tale om, men Retten tør ikke gaa ud fra, at Skibet har været i en saadan Tilstand, at det har været uforsvarligt at benytte det til en Oljekagelast. Selv om enkelte af Lækagerne havde kunnet tilregnes Skibet, kunde Retten dog ikke tilkende Citanterne nogen Erstatning, da ingen af Skønsmandene har kunnet udtale sig nærmere om, hvor stor en Del af Skaden, der skyldes den ene, hvor stor en Del den anden Lækage.

Under Hensyn til den saaledes foreliggende Usikkerhed ved de stedfundne Skønsforretninger, til, at det i første Række skyldes det haarde Vejr, at Ladningen har lidt Skade, og til, at det til en vis Grad maa blive Ladningsejernes Sag, om der befragtes et nyt Skib eller et ældre, til hvilket der ikke kan stilles ganske de samme Krav som til et nyt og tidssvarende indrettet Skib, skønnes det ikke, at det vil kunne paalægges Skibet at bære nogen Del af Skaden. Indstævnte vil derfor være at finde.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentlige uforandret fra sidste Uge med en lille Stigning i Raterne fra Bottenhav og Finskebugt til England, særlig til Themsen, hvortil der er flere Stavlaste fremme. Syd- og Vestsverig har ogsaa nogle flere Trælaster for senere Afskibning. Østnorge har vedvarende flere Islaster samt Træ og Feldspath. Tyskland og Rusland er derimod ma med kun enkelte Laster. Forholdene er saaledes ret tilfredsstillende for den nærmeste Tid, ligesom den fragtløse Tonnage for prompt Lastning kun er ringe.

Returfragter Vest fra har ligeledes bedret sig lidt, idet der er nogle flere Fragter i Markedet saavel Kul som Foderstoffer og Clay. Kullfragterne til Danmark noteres og sluttet £ 6,10 à £ 7 efter Størrelse og Losseplads.

Med Hensyn til de mindre Skibe udbydes der stadig enkelte Havrelaster fra Nordtyskland, saaledes fra Memel 6½ à 7 M., Colberg 4 M., Stolpmünde 4¼ M.; derimod meddeles fra Stralsund, at Forraadet af Korn nu saa godt som er rømmet; Königsberg noterer 3½ à 4 M. Rugbasis, med Option af Træ til Elben 4½ M., Weser 5 M. pr. Kbm.; Stettin har ikke meget ud over Cement, Briketter og lignende til Königsberg, Danzig etc. til smaa Rater, og enkelte Skibe skal endog være gaaet ledig derfra. Hamburg er rolig, men gennemfører gennemgaaende Minimalraterne. Sverig noterer foruden til sædvanlige tyske

Havne endvidere til Memel og Libau 3½ M. og Trælasterne fra Sydsverig synes ligesom at være fastere. Norge noterer Feldspath til Petersborg 6½ M., Riga 6 M., Stettin 5 M., Hamburg 5¼ M. og synes saaledes ogsaa at være lidt bedre. Danmark sluttede fra Provinserne flere Hvedeladninger til Kalmar. Kjøbenhavn er atter noget mattere, der sluttedes for Hvede til Åhus 9¾ Øre, Rug til Kjøge 9 Øre samt Byg fra lossende Damper til Neksø, Slesvig Holsten og Fakse.

Generalforsamlinger.

Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd afholdt den 6. ds. aarlig Generalforsamling i Selskabets Kontor, Poul Ankersgade 2.

Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Formanden, Admiral de Richelieu, aflagde Beretning og Regnskab om Selskabets Virksomhed og Skoleskibet »Viking«s tredje Rejse, der afsluttedes i December 1910. Driftsregnskabet balancerede med 230,092 Kr., Vindings- og Tabskontoen med 172,465 Kr. og Balancekontoen med 784,680 Kr.

Admiral de Richelieu paapegede, at Driftsregnskabet væsentligste Udgiftsposter var Proviantkontoen (57,647 Kr.) og Assurancekontoen (55,046 Kr.). De 82 Elevers Vederlag for Rejsen udgjorde c. 23,000 Kr. eller c. 282 Kr. pr. Elev eller c. en Tredjedel af, hvad Staten bekoster paa en Tugthusfange. Driftstabet ved den tredje Rejse udgjorde c. 85,000 Kr. Statens Tilskud til Rejsen var 50,000 Kr.

Skibet havde fuldtud opfyldt alle Forventninger. Det samme gjaldt Eleverne. Overalt fra Udlandet, hvor Skibet kom frem, hørtes de glædeligste Efterretninger. Det smukke Skib vakte Opsigt og Interesse for vort Land.

Men Beretningens pekuniære Side var mindre lystelig. Misereen stammede dybest derfra, at Skibet var bygget i daarlige Skibsfartstider, saa at Rederierne, der omfattede Sagen med varm Interesse, ikke kunde støtte den saa meget, som de gerne vilde.

Tillige maatte Obligationsgælden forrentes. Lidt, c. 15,000 Kr., var det lykkedes at afdrage. Men dertil kom for det forløbne Aar uforudselige Tab, den store Assurancekonto, Tab ved en Strejke i Australien, som tvang Skibet til tre Maaneders Ophold der, hvorved 2000 Lstrl. gik tabt, etc. Skibet havde ogsaa haft Fragtvanskeligheder. For Øjeblikket var det lykkedes at skaffe det en Hvedefragt for Ø. K. fra Australien. Det var nu under Vejs fra Buenos Aires til Port Lincoln, Syd-Australien. Man haabede at have Skibet hjemme, eller i det mindste meget nær hjemme, ved Juletid.

Det maatte da til den Tid tages under alvorlig Overvejelse, hvad der skulde gøres med Skibet, idet man ikke ud i det Bla kunde forøge Gælden. For Statens Tilskud, som for forskellige Institutioners og Privates Støtte var Selskabet oprigtigt taknemmeligt. Men man maatte haabe, at det kunde lykkes at faa just de Institutioner og det Publikum samlet om Sagen, som var interesseret i dens Trivsel, saa at den kunde blive finansielt betrygget.

Forbløffende store Summer sejlede den danske Skibsfart ind, som det fremgik af Statistisk Bureaus nyligt udsendte Meddelelser. Skønt vor Skibsfart vel knap beslaglagde 1 pCt. af Landets Areal, indsejlede den os dog henved én Tredjedel af det Beløb, de øvrige 99 pCt. skaffede os. Og dog fik vor Skibsfart i det store og hele Lov til at klare sig, som den bedst kunde. Medens overalt i Nabolandede Konkurrenceforetagender blomstrede op med Statshjælp og privat Hjælp, lod Støtten her vente paa sig. Blev det saaledes ved, havnede vi i Ruin.

50,000 Kr. havde Staten ydet, andre 50,000 Kr. havde man haabet at skaffe ad privat Vej; der var indkommet 10—12 000 Kr. I Længden kunde denne Sag ikke baseres paa Tiggerposen. Selskabet havde endnu for 65,000 Kr. uafsatte Aktier. I Foreningen kunde man indtegne sig for Aarsbidrag eller Bidrag én Gang for alle. Endelig modtog »Fonden til Understøttelse af uformuende Elever paa den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd« ogsaa Bidrag.

For Regnskabet gaves Decharge.

For Foreningen og Fonden aflagde Etatsraad C. I. Smidt Regnskaberne, som toges til Efterretning. Foreningens Regnskab, der balancerede med 12,189 Kr., udviste en Saldo at overføre til næste Aar paa 3,866 Kr. Fonden ejede 3,943 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgtes de efter Tur fratrædende, Generalkonsul C. P. Jensen, Kaptajn A. V. Knudsen, Dir. C. Kronman og Overretssagfører Zeuthen. Det besluttedes at lade to Bestyrelsespladser være foreløbig ledige.

Som Revisorer genvalgtes Grosserer J. L. Schouboe og Kaptajn Fenger.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. London 8./7. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Panderna 1./7. til Niliadis. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 8./7. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 9./7. til Arendal. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Dunkerque 7./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 9./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 21./6. til Boston. — Arno, Fischer, ank. hertil 3./7. — Aurora, Gommesen, ank. Königsberg 10./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 29./6. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 5./7. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 28./6. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Ouessant 6./7. hertil. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 28./6. — Dagmar, Bøgvad, ank. Dunkerque 8./7. — Esbjerg, Strufoe, ank. hertil 10./7. — Florida, Andersen, ank. Frederiksbald 5./7. — Garonne, Kromann, ank. Trångsund 8./7. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 9./7. for Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest, Munck, ank. hertil 10./7. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 9./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 3./7. — Jolantha, Henriksen, pass. Brunsbüttel 10./7. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 8./7. for London. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 4./7. — Kursk, Tønnesen, ank. hertil 9./7. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./7. — Louise, Larsen, ank. hertil 9./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 27./6. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 8./7. til Petersborg. — Morso, Nellenmann, afg. Dartmouth 7./7. hertil. — Moskov, Jon Jonsen, pass. Brunsbüttel 7./7. for London. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./7. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 7./7. for Reval. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 9./7. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 5./7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 1./7. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 9./7. — Pern, Gotthardt, ank. London 3./7. — Pregel, Iversen, pass. Ouessant 9./7. for Bordeaux. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 6./7. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 6./7. — Saxo, Müller, ank. Hull 3./7. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 7./7. til London. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 8./7. Syd paa. — Tiber, Bech, afg. Hudiksvall 9./7. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 9./7. — United States, Gøtsche, afg. New York 3./7. til Kristianssand. — Vendsyssel, Lydersen, ank. Antwerpen 4./7. — Viking, Meyer, dokker, — Minsk, Harder, ank. Riga 2./7. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 4./7. — Saratov afg. Libau 8./7. til Hull. — Malm ank. Manchester 27./6. — Lena ank. Manchester 24./6. — Vadsø ank. Manchester 7./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 7./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 6./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 30./6. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 1./7. til London. — Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 18./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 5./7. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 6./7. til London. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Manchester 1./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Belfast 30./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 23./6. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 27./6. til Belfast. — Newa, Dahl, ank. Barrow 7./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Blyth 5./7. — Amalienborg afg. Savona 3./7. — Brattingsborg afg. Sydney C. B. 27./6. — Børglum pass. Galata 29./6. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 3./7. — Dansborg ank. Petersborg 27./6. — Elsberg ank. Brahestad 6./7. — Esrom ank. Nicolajeff 22./6. — Flynderborg afg. Petersborg 4./7. — Fredensborg ank. Kemi 25./6. — Frederiksborg ank. Penarth 3./7. — Guldborg ank. Newport 2./7. — Gurre afg. Burntisland 30./6. — Hammerhus afg. Cardiff 14./6. — Harildsborg ank. Petersborg 29./6. — Hundborg ank. Calais 6./7. — Høneborg ank. Libau 1./7. — Jelling ank. Cardiff 3./7. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 5./7. — Jungshoved ank. Fowey 1./7. — Jørgersborg ank. Dordrecht 4./7. — Kallundborg afg. Cardiff 5./7. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampenborg ank. Aholm 5./7. — Kronborg er ank. Nipe Bay. — Lejre afg. Hamburg 5./7. — Lilleborg ank. Swansea 2./7. — Marselisborg ank. Petersborg 30./6. — Visborg afg. Libau 1./7. — Næsberg pass. Hammeren 4./7. — Peter Mærsk afg. Burntisland 4./7. — Randersborg ank. Acton Grange 26./6. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 4./7. — Silkeborg ank. Teneriffa 3./7. — Skakkeborg ank. Sarpsborg 5./7. — Skanderborg ank. Menet 28./6. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. — Skodsborg ank. Sunderland 6./7. — Spigerborg ank. Runcorn 3./7. — Stegelborg afg. Newport 5./7. — Stjerneborg afg. Las Palmas 5./7. — Søborg ank. Preston 29./6. — Taarnborg afg. Riga 4./7. — Tuborg afg. Huelva 4./7. — Ulfsborg afg. Methil 3./7. — Uranienborg ank. Brahestad 1./7. — Vordingborg pass. Hammeren 6./7. — Ørkild afg. Swansea 5./7.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Tynen 2./7. til Archangel. — Nelly, Clausen, ank. Archangel 26./6. — Fanny, Eriksen, ank. Malmø 8./7. — Lilly, Nielsen, afg. Marseille 7./7. til Oxelösund. — Alexy, Lorentzen, afg. Skellefteå 7./7. til Barcelona. — Dag-

ny, Sørensen, afg. Sundsvall 7./7. til Aviles. — Mary, Bang, ank. Riga 4./7.

Vesterhavet. Johanne, Thøgersen, ank. Åbo 7./7. — Hebe, Gregersen, afg. Åbo 7./7. til Alicante. — Nancy, T. Nielsen, afg. Trångsund 8./7. til Tarragona. — Karla, K. Nielsen, ank. Sevilla 7./7. — Nexos, Basse, afg. Hook of Holland 8./7. til Tarragona. — Ellen, Hansen, ank. Mariager 8./7. — Marie, Jessen, afg. Esbjerg 8./7. til Koivusaari. — Inger, Schiff, afg. Goole 7./7. til Königsberg. — Nautik, N. Nielsen, ank. Reval 7./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 4./7. — London, Bom, ank. Amsterdam 4./7. — Paris, Tholander, afg. Riga 6./7. til London. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 4./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 23./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 1./7. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Huelva 5./7. til Stettin.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Genua 6./7. — Samui afg. Antwerpen 9./7. — Bandon afg. Soc-Soc 8./7. — Pangan ank. London 8./7. — Chumpon afg. Singapore 28./6. — Arabien pass. Perim 5./7. — Siam afg. Vladivostok 6./7. — Indien ank. Kobe 9./7. — Cathay ank. Hamburg 5./7. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 22./6. — Kina pass. Dungeness 2./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 1./7. — St. Jan afg. Paramaribo 2./7. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 7./7.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Frederikshavn 5./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Petersborg 3./7. — Gulfaxe, Petersen, afg. Antwerpen 8./7. til Libau.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Wiborg 4./7. — Frankrig, Friis, ank. Danzig 9./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Archangel 8./7. til Antwerpen.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. New Orleans 5./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gefle 6./7. — Svend, Schmidt, afg. Glasgow 6./7. — Urania, Clausen, afg. Leith 8./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Methil 6./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grimsby 8./7. — Holland, Poulsen, afg. Burntisland 7./7. — England, Andersen, ank. Leith 7./7. — Rusland, Bennetzen, ank. Neufahrwasser 6./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Långör 4./7. — Martha, Christensen, ank. Wear 9./7. — Elna, Rathje, ank. Tynen 6./7. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 27./6. — Simone, Møller, ank. Wear 7./7. — Jeannette, Olsen, afg. Marseille 7./7. — Vera, Larsen, afg. Glasgow 7./7. — Daisy, Lagesen, afg. Seaham 6./7. — Anine, Leth, afg. Archangel 7./7. — Kamma, Løffer, ank. Dunkerque 2./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Havre 8./7. — Sjølland, Svarrer, ank. Odense 5./7. — Agnete, Farup, afg. Boness 6./7. — Hermia, Hansen, afg. Ghent 5./7. — Alice, Jørgensen, ank. Rotterdam 9./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Blyth 8./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 3./7. — Valborg, Hansen, ank. Windau 8./7. — Gunhild, Hansen, ank. Rouen 8./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Yxpila 7./7. — Freja, Nielsen, ank. Lervik 29./6. — Vera, Thing, afg. Libau 30./6.

Dampskibsselskabet af 1911. — Etna, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./7. — Alf, Clausen, ank. Zaandam 10./9.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Methil 6./7.

Sejlskibe.

Fane-Sønderha. Elisabetha, Fischer, ank. Rio Grande 5./7. (90 Dages Rejse.)

Æro. Wemyss Castle, Bandholm, ank. Libau 5./7. — H. H. Petersen, ank. Vestervik 6./7. — Neptun, Jensen, ank. Uddevalle 5./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Stvaasthougere 6./7. — Astræa pass. Dungeness 3./7. for østg. — I. A. Kromann ank. Lymington 6./7. — Norma, Jørgensen, afg. Foyes 5./7. til Miramichi. — Dana, Petersen, afg. Hamburg 5./7. til Bahia. — Freden, Christensen, afg. Marstal 6./7. til Sundsvall. — Mathilde, Hansen, ank. Fakse Ladeplads 7./7. — Mette, Andersen, ank. Dysart 7./7. — Gloria, Fabricius, ank. Stubbekjøbing 6./7. — Anne, Hansen, ank. Warnemünde 6./7. — Marie, Boye, ank. Samso 5./7. — Jenny, Svane, ank. Rio Grande 7./7. — Fremad, Hansen, ank. Nordby (Samso) 7./7. — Svanen, Møllmann, ank. Halmstad 7./7. — Venus, Jensen, ank. Dysart 7./7. — Christiane, Bager, ank. Nakskov 8./7. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 8./7. — Peter, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./7. — Mars, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 6./7. — Norma, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn Red 8./7. — Harris, Thorsteinson, ank. Fowey 7./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen. Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Pjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

J. H. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 337.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, flv. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Goldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikslagers. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros.

En detail.

**Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55 Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavn, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant. |

Telefon: CENTRAL 4140.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 182

Telf. 182

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 53.

Kjøbenhavn, Fredag den 14. Juli 1911.

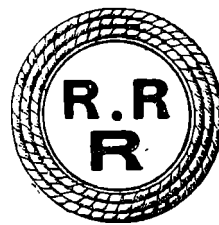
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wtrerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s **Randers Rebslaaeri**
Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Moz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	--

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige fæste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Økssler og Økkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: Skibsklosetter

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Sejlskib købes.

Et stærkt og godt Sejlfartøj
paa ca. 40 Tons brutto, egnet
til Indlæg af Motor, søges.
Beskrivelse og Pristilbud
bedes i Billet, mrkt.: „245“,
sendt til Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Sk. Augusta, laster 75 Tons
dw., beliggende i Ærøskjøbing,
er billig til Salg.

I. C. Svane.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Kragh. A. L. Thornberg.



NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

DEN
BEDSTE!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“

fra A.R. Segelcke 7/8 Hjørring.
En gros for København,
Lauz P. Møller.
Christian den IX'sgade 5, Mez. - Telf: 5670.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Officielle Bekendtgørelser.

Tvangsauktion over Skib.

Torsdag den 20. Juli d. A., Eftm. Kl. 3, afholdes efter
en Udlægshavers Begæring i Fjellebroens Havn (nær ved
Faaborg) Tvangsauktion over den sammesteds heuliggende
Skonnert „Sulew“ med staaende og løbende Takelage, Sejl,
Redskaber og øvrigt Inventar uden Undtagelse. Skonnerten,
der er bygget i Arensburg paa Øen Øsel for ca. 8 Aar siden,
er drægtig 90 Netto Reg.-Tons, 110 Brutto, 70 Standard Træ,
180 Tons død Vægt. Spanter, Skanddæk, Livholt, Støtter og
de 2 øverste udenbords Planker er alt af Eg.

Betalingen erlægges til Inkassator Birkefuldmægtig F.
C. Frederiksen, Faaborg, der giver en vederhæftig ham be-
kendt Køber 6 Ugers Kredit.

Auktionsvilkårene ligger til Eitersyn her paa Kontoret
og hos Overretssagfører Carl T. Levinsen, Brølæggerstræde
9, København.

Muckadell m. fl. Birkers Kontor, Faaborg, den 30. Juni 1911.

K. Seith.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade, Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 14. Juli 1911.

Den udenlandske Sømandsstrejke. Skønt Kornlosserne og de øvrige Havnearbejdere i Hull ikke er tilfreds med den opnaaede Lønforhøjelse, har de dog ikke udført deres Trusel om ikke at genoptage Arbejdet. Alle har genoptaget Arbejdet Mandag Morgen den 10. ds. Samme Dag er Arbejdet genoptaget i Manchester. I Glasgow har Forholdene derimod forværret sig. Sømændene har uddelt Løbesedler i Byen, hvori de erklærer, at Rederne med fuldt Overlæg har forkastet Handelskammerets Tilbud om Mægling. Rederne erklærer derimod, at de allerede er gaaet ind paa Lønforhøjelsen, og at det eneste Spørgsmaal, der endnu slaar tilbage, gælder Anerkendelsen af Sømandsforbundet. I Cardiff har Rederne vedtaget ikke at anerkende dette Forbund. Fra London meddeles den 11. Juli, at i en Samtale med Repræsentanter for Londons Havneautoriteter har en Repræsentant for London-Rederne erklæret, at disse var villige til at gaa ind paa de Betingelser, som Havnemyndighederne maatte tilstaa deres Funktionærer, og hvis dette endnu ikke var tilstrækkeligt til at hidføre Strejkens Slutning, var de villige til at lade Lønspørgsmaalet afgøre ved en Voldgiftskendelse af Londons Lordmajor. Rederiforeningen meddeler, at Planen om Oplægning af Tonnage nu vil blive gennemført, efter at Rederne er bleven enige om at betale en Skadeserstatning til dem, der lægger Tonnage op. Foreningen har faaet Meddelelse om, at over 100 Skibe vil blive oplagt i mindst en Maaned. I Rotterdam har Rederne besluttet at organisere sig. Endvidere har de vedtaget, at ville modtage en Repræsentation for Sømændene i September, saafremt disse og Fyrbøderne genoptager Arbejdet paa de gamle Betingelser. Hvis denne Repræsentation da vil garantere, at der ikke vil blive stillet ny Krav i de første tre Aar, og at der ikke vil blive foretaget noget, der kan bringe Skibsfarten i Fare, vil Rederne fra Januar 1912 give Matroser og Fyrbødere i Passager- og Postdampskibsfarten samt i Kystfarten en Lønforhøjelse af tre Gylden om Maaned. Søfolkene har efter at have modtaget Meddelelse om dette Forligstilbud vedtaget at genoptage Arbejdet, med 320 Stemmer mod 17.

Fra London telegraferes den 12. Juli til »Ritz. Bur.«, at Dokarbejderstrejken i Leith nu er endt. Samme Dag telegraferer den danske Konsul i Newcastle til Udenrigsministeriet, at Nordøstkystens Rederforening paa et samme Dag afholdt Møde har nægtet at anerkende Sømændenes Union, medmindre denne bliver lovformelig indregistreret. Samtidig har Rederne vedtaget at paabegynde Oplægningen af Skibe.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget følgende Beretning af 4. ds. fra Generalkonsulatet i Antwerpen om Sømandsstrejken i Belgien:

Den Sømandsstrejke, der udbrod den 14. Juni i Belgien, erklæret af belgisk »Zeemansbond«, kan nu anses for omtrent endt.

Aarsagen til Strejken var Opnaaelse af:

1. Direkte Forhyring uden private Mellemmænd — (Shippingmaster).
2. Forhøjelse af Hyren for Matroser og Fyrbødere om Bord paa belgiske og engelske Skibe.
3. Fuldtallig Besætning paa Skibene.
4. Bedre Kostforhold.

Fremdeles var det Sømændenes Formaal med Strejken at tiltrække sig Publikums og særlig Regeringens Opmærksomhed for at faa den forældede Sølov af 1849 revideret og gjort tidssvarende.

Delegerede fra belgisk Zeemansbond har haft Foretræde for Ministeren for Industri og Arbejde, for hvem Sekretæren ved Zeemansbond fremsatte alle Sømændenes Besværinger særlig angaaende Shippingmasters, Boardingmasters, Kostforhold, Skibenes Bemanding, Paa- og Afmønstringer, Arbejdstidens Regulering, og han fremhævede Sømændenes nuværende miserable Stilling som en Følge af den forældede Sølov af 1849.

Ministeren lovede at undersøge Sagen, og at der saa snart som mulig skulde blive fremsat Lovforslag til Ændring af Søloven.

Endnu staar Spørgsmaalet om Hyreforhøjelse tilbage, der udelukkende vedrører Rederierne.

Hyren var forinden Strejken som følger:

Red Star Line: Baadsmand Frcs. 175, Matros Frcs. 106.25, Letmatros Frcs. 50, Fyrbøder Frcs. 125, Trimmer Frcs. 100.

Øvrige Rederier: Baadsmand Frcs. 100—125, Tømmermand Frcs. 115—125, Matros Frcs. 85—87.50, Letmatros Frcs. 45—50, Fyrbøder Frcs. 95—100, Trimmer Frcs. 60—87.50.

Der fordres et Tillæg af Frcs. 12.50 pr. Maaned for Matroser og Fyrbødere samt Betaling for Overarbejde. Med Undtagelse af Red Star Line er saa godt som alle belgiske Rederier gaaet ind paa den forlangte Forhøjelse af Hyren, men Spørgsmaalet om Overarbejdspenge staar endnu uafgjort.

En Del engelske Rederier er gaaet ind paa at forhøje Hyren for Matroser og Fyrbødere med 10 sh. pr. Maaned, og disse Rederiers Skibe faar nu med Lelhed Folk i Antwerpen, hvorimod engelske Skibe tilhørende Rederier, der ikke har forhøjet Hyren, stadig har Vanskelighed ved at faa Mandskab.

Fra samme Ministerium har vi endvidere modtaget følgende Beretning af 6. ds. fra den kgl. Konsul i Rotterdam, angaaende Sømandsstrejken i Rotterdam.

Siden min Indberetning af forrige Maaned er der her i Distriktet ikke forefaldet Begivenheder, der har grebet forstyrrende ind i Skibsfarten, naar undtages, at de faste Linier paa Hull, Goole og Grimsby indtil i Gaar af Hensyn til Strejken i Humberhavnene har maattet indstille deres Trafik.

De Vakancer, der opstod ved, at Matroser og Fyrbødere, der er Medlemmer af nederlandske Fagforeninger, efterhaanden som deres Kontrakter udløb, i Følge Ordre fra Lederne maatte gaa i Land, er uden mindste Besvær bleven besat igen, for det meste med Udlændinge, navnlig Tyskere, hvoraf enkelte herboende, men Størsteparten indvandrede.

Det er tvivlsomt, om de hollandske Strejkende vil blive genindsat i deres Pladser.

Rederiforeningen holdt i Aftes Møde for at drofte et Forslag fra Fagforeningerne om Stridens Bilægning paa mindre fordringsfulde Betingelser, end der først stilledes. Man enedes om at afvise enhver Underhandling. En Henstilling fra første Færd om en moderat Lønningsforhøjelse af Frcs. 2—3 pr. Maaned uden andre Fordringer var muligen bleven taget til Følge. Det anses forøvrigt for sandsynligt, at en saadan Forhøjelse frivillig vil blive indrømmet, saa snart Strejken er erklæret ophørt, men Rederne her nægter haardnakket at lade sig diktere af Fagforeningerne.

Danske Skibe har her aldeles ikke været berørt af Strejken.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Liggedage ved Taganrogs Red. Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at den kgl. Konsul i Rostoff v. Don har indberettet, at Vicekonsulatet i Taganrog i Anledning af Uenigheder, som Kaptejner paa danske Skibe dér har haft med Firmaet Louis Dreyfus & Co., har henledet Konsulatets Opmærksomhed paa, at der i Reglen i de ved Taganrogs Red brugte Konossementer staar følgende Bestemmelse om Liggedage: »so many lay days (weather working) are allowed for sending cargo alongside«. Ordene i Parentesen »weather working« har engelske og græske Skibsførere, som sejler paa Taganrogs Red, i den senere Tid altid strøget ud for at undgaa Ubehageligheder, og det anbefaler sig, at danske Skibsførere, hvis de vil undgaa saadanne Stridigheder med Afskiberne, som den ovenciterede Klausul meget let

giver Anledning til, følger deres græske og engelske Kollegers Eksempel.

Den norske Amerikalinie. »Norges Sjøfartstidende« omtaler, den 12. ds., i en længere Artikel den Mulighed, at der, paa Grund af den langt fremskredne Tid, ikke i Aar vil blive fremsat Forslag fra Regeringen om Bevilling af Statsunderstøttelse til den paatænkte Amerika-linie. Bladet tror dog ikke paa denne Mulighed.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1911.

Revisorerne, d'Hrr. Skibsreder P. N. Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thurø, genvalgte enstemmig.

Vedtagelse af Stedet for næste ordinære Generalforsamlings Afholdelse.

Formanden: Bestyrelsen har behandlet Spørgsmaalet og foreslaar Helsingør til Stedet for næste Aarsgeneralforsamling. Helsingør ligger maaske nok lidt af-sides fra Centret for Sejlskibsfarten, men paa den anden Side kunde det maaske være rart at komme og se sig om netop op mod Helsingør; det er sjældent, at vi kommer den Vej. Derfor har vi ikke været betænkelige ved at foreslaa Helsingør, selv om Rejsseudgiften dertil bliver noget større end ellers. Skulde nogen imidlertid have noget andet og bedre at foreslaa, tager vi gerne derimod.

Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamlingen 1912 i Helsingør, vedtoges enstemmig.

Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Formanden: Bestyrelsen foreslaar at genvælge d'Hrr. Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, og A. M. Knudsen, Sønderho, som begge fratræder, men som er villige til at modtage Genvalg.

Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, og A. M. Knudsen, Sønderho, genvalgte enstemmig.

Navigationsvæsnetts Omordning og Ændringer i Søneringsloven.

Formanden: D'Hrr., som interesserer sig for Spørgsmaalet, har vel selv fulgt med. Her er ikke ret meget at meddele for Øjeblikket. Der er som bekendt nedsat en Kommission til Behandling af Spørgsmaalet. Flere af de Tilstedeværende vilde maaske kunne give Oplysninger om dens Arbejde, men man ved jo paa den anden Side, at hvad der foregaar i en Kommission, kan man ikke saa godt omtale offentlig. Hensigten med Kommissionen er jo at faa Navigationsvæsnet ordnet paa en tilfredsstillende Maade. Der har hævet sig mange Røster for, at vore unge Mænd, som uddanner sig til Navigatorer, ikke er i Besiddelse af saa mange Kundskaber som ønskeligt var. Der over for har man fra anden Side hævdet, at det, de skulde kunne, var at føre et Skib over Søen; det og ikke Kundskaber var Hovedsagen, og man skulde derfor ikke bebyrde dem med allfor mange Kundskaber uden for det. Som Forholdene er nu, kan man ikke nægte, at det vilde være uhyre rart, om vore unge Mænd havde lidt Kundskaber ud over Navigationen. Vi ser ofte, hvor vanskeligt de har ved at klare sig ude omkring, naar de ikke kender f. Eks. et Fag som Engelsk. Der er vist i

Kommissionen ikke saa lidt Stemning for at gøre Engelsk til obligatorisk Eksamenfag ligesom Maskinlære. Den Tanke er faldet mig ind, om det er heldigt at lade Engelsk og Maskinlære for Fremtiden være saaledes knyttet til Navigationsfagene, at Eksamen i alle disse Fag skal tages under et? Hvis nu en ung Mand gaar op til Styrmandseksamen eller Skibsførereksamen og falder f. Eks. i Engelsk, skal han saa med det samme være faldet til hele Eksamen og læse helt om igen? Det samme har til Dato været Tilfældet med Maskinlæren. Jeg er fra mange Sider blevet anmodet om at arbejde for, at det i Fremtiden blev saaledes baade med Hensyn til Engelsk og Maskinlære, at hvis vedkommende falder i et af disse Fag, men iøvrigt bestaar Eksamen, skal han kunne faa Bevis for at have bestaaet i Navigation, men skal ikke kunne faa Styrmandsbevis, før han har taget Eksamen i Engelsk eller Maskinlære, hvilket af Fagene det nu var, han var faldet i. Tanken er at lette de unge Mennesker for at skulle anvende for megen Tid og Penge. Skal de stadig holde Navigationskundskaberne vedlige, samtidig med at de læser om igen paa de andre Fag, vil det naturligtvis sinke dem en hel Del. De kunde maaske anvende den Tid paa bedre Maade. Der tales om at udvide Eksamen. Kunde de saa ikke, i Stedet for at bruge Tiden til at læse om igen paa Navigationen, læse enkelte af de ny Fag. Jeg vil tillade mig at henstille til de tilstedeværende Medlemmer af Kommissionen om muligt at undersøge disse Forhold og, hvis de finder det rigtigt, at tage lidt Hensyn til, hvad jeg her har sagt. Det er paa de unge Mænds Vegne, jeg taler, som kan risikere at falde f. Eks. i Engelsk ved, at Prøven bliver udvidet. Der kunde være meget mere at sige om denne Sag, men den befinder sig, som jeg sagde før, i Hænderne paa en Kommission, og derfor tør man ikke komme saa langt ind paa Spørgsmaalet. Man maa vente, at naar dens Arbejde er færdigt, vil det blive forelagt Fællesrepræsentationen, som saa skal tage Stilling til Sagen. Muligvis kunde nogen af d'Hrr. Kommissionsmedlemmer uden at støde an mod de Regler, de har at rette sig efter, udtale sig om Forholdene?

Navigationslærer Christensen, Marstal: Jeg har den Ære at være Medlem af dette Udvalg som Repræsentant for Sejlskibsfarten. Hvad Formandens Udtalelser angaar, skal de blive fremdraget inden for Udvalget. Paa det nuværende Tidspunkt er det jo umuligt at sige noget som helst om Udvalgets Arbejde, da det selvfølgelig er fortroligt.

Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø: Vi kan vel alle være enige om at slutte os til Formandens Udtalelser om for det første, at medens Retten sidder, tier man, og dernæst, at det vilde være formaalstjenligt her at udtale Anskuelse, som muligt kunde blive taget til Efterretning. Jeg skal indskrænke mig til kun at omtale de to Fag af Navigationseksamen: Engelsk og Maskinlære. Det vilde være et overordentlig stort Fremskridt, hvis det ordnedes saaledes, at en Elev ikke faldt til hele Eksamen, fordi han faldt i Engelsk. Jeg tror, at vi kan slutte os til Formandens Ønske om, at en Kandidat, som falder i Engelsk, men bestaar for de øvrige Fags Vedkommende, fik Bevis for at have bestaaet Eksamen med Undtagelse af Prøven i Engelsk, som det da stod ham frit for at aflægge senere, og at samme blev Tilfældet med Hensyn til Maskinlære. Det er jo desværre saaledes, at Maskinlære er obligatorisk Fag til Styrmandseksamen — hvilket ogsaa denne Forening var imod —, medens det viser sig, at mange af disse Mennesker aldrig tager Tjeneste paa Dampere. Ved tidligere Lejlighed har ogsaa Navigationsdirektør Jensen indrømmet, at han ansaa det ikke for nødvendigt, at Maskinlære var obligatorisk Fag for dem, som ikke vilde gaa i Dampskibsfart. Jeg vil haabe, at Maskinlære bliver udskudt af den almindelige Styrmandseksamen og bliver et særligt Fag. Jeg gaar ud fra, at vi alle kan slutte os til Formandens Udtalelse om det ønskelige i, at Eksamen i Maskinlære eventuelt kan tages senere, hvis Kandidaten er faldet i det Fag. Skal vi ikke

henstille til Udvalget at arbejde i den Retning? Det vilde vistnok være heldigt, om der fremkom en Udtalelse fra Sejlskibscentrene om det foreliggende Spørgsmaal.

Skibsreder H a r b y e, Fanø: Det forekommer mig, at Jylland ogsaa burde have været repræsenteret i den nedsatte Kommission. Det er ikke Tilfældet. Om der endnu kan gøres noget derved, ved jeg ikke.

F o r m a n d e n: Det Spørgsmaal har ogsaa været overvejet. Men det Antal Medlemmer, som Fællesrepræsentationen fik Anmodning om at vælge, var saa begrænset, at man ikke kunde række sig til Jylland. Regeringen har selv valgt en Del Medlemmer. At den derved har glemte Jylland, er jo beklageligt. Men Erfaringen viser, at det ofte er uheldigt at have saa mange Medlemmer i en Kommission. Jeg antager, at det er Grunden til, at Jylland ikke er blevet repræsenteret. Men vi har jo her til Stede Kontorchef Krogh, han vil maaske kunne oplyse derom. Det vilde være rart, om Skibsreder Harbye, naar han kommer hjem, kunde meddele, hvorledes det forholder sig hermed.

Kontorchef K r o g h, Kjøbenhavn: Det er et vanskeligt Spørgsmaal at røre ved. Jeg skal blot sige, at denne Sag jo har haft et ganske egenartet Forløb. Det er en Sag, der har været kæmpet om, saa længe jeg kan huske, og for ikke mange Aar siden, i 1904, blev der nedsat en særlig Kommission angaaende den. Der foreligger saaledes et fuldstændigt Arbejde at bygge videre paa og et Arbejde, som er alle d'Hrr. bekendt, og som har været offentliggjort i lang Tid. Naar Sagen ikke er kommen saa vidt som paa Rigsdagens Bord, skyldes det blot den Omstændighed, at Kommissionen ikke var enig; den delte sig i et Flertal og et Mindretal, og det er, som vi alle ved, en ganske væsentlig Hindring for den hurtige Fremme af et Arbejde. Ministeriet har da valgt den Udvej at lade Sagen gære ganske stille, om jeg saa maa sige, lade de forskellige Anskuelser komme til Orde. Efter at Maskinispørgsmaalet, som ogsaa var til Behandling i den samme Fagkommission, nu er løst, har man fundet det ganske nødvendigt at forsøge ogsaa at løse Navigationsspørgsmaalet, og man har da navnlig i Betragtning af, at der forelaa et fuldfærdigt, meget omhyggeligt Arbejde fra en stor Kommission, ment at kunne indskrænke Antallet af Medlemmer i Udvalget til det mindst mulige. Det er jo givet, at jo mindre et Udvalg er, desto hurtigere foregaar Arbejdet. Ud fra de Betragtninger har man anmodet Fællesrepræsentationen om at udpege et meget begrænset Antal, og det har den gjort. Jeg tror ogsaa at vide, at Fællesrepræsentationen ikke har været særdeles glad ved, at det skulde være saa faa, men man har været enig med Ministeriet i, at det alligevel var heldigt, at der ikke var særlig mange Medlemmer, i det man har ønsket derved at bidrage sit til at fremme Arbejdet saa meget som efter Omstændighederne gør sig. Efter at Fællesrepræsentationen har udpeget sine Medlemmer, som repræsenterer saa vel Dampskibs- som Sejlskibsinteresser, har Ministeriet dels sat nogle af dets egne Embedsmænd ind i Kommissionen dels — fordi selve Navigationsskolerne er saa stærkt interesserede i Forslaget — anmodet ogsaa et Par Skolemænd om at indtræde. Hvis der skulde være Repræsentanter for hver enkelt af alle Skolerne, vilde jeg mene, at man var gaaet for langt. At Spørgsmaalet interesserer Skolerne i meget høj Grad, skal villigt indrømmes, men til syvende og sidst er Skolerne dog til for Søfartens Skyld. Det vilde maaske derfor, hvis man havde medtaget endnu flere Repræsentanter for Skolerne, kunne siges, at man derved havde sat selve Skibsfarten en Smule til Side, og det var i alt Fald ikke Meningen. Saa er der endelig en Repræsentant fra Marineministeriet, hvad der har sin særlige Aarsag deri. At der, som d'Hrr. vil vide, i Søneringsloven ogsaa er Bestemmelser om Søofficerers Adgang til at løse almindeligt Søneringsbevis. Derved har Krigsmarinen en bestemt Interesse i Sagen. Paa den Maade har Udvalget faaet sin Sammensætning, og jeg tror ikke, der paa det nuværende Tidspunkt er

Mulighed for at udvide Udvalget. Det vilde vist desuden blot sinke dets Arbejde. Jeg ser ikke rettere end, at hvis der hos Skoler, som ikke er repræsenteret, er Ønske om, at visse Ting bliver dragne frem, bør man derom sætte sig i Forbindelse med Skolerepræsentanter inden for Udvalget, saa at man skaffer sig Sikkerhed for, at de paa-gældende Synspunkter kommer frem i Udvalget; saa vil der ad den Vej kunne blive taget det fornødne Hensyn dertil.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har flere af de ledende Markeder fæstnet sig yderligere, saaledes baade Østen, Sortehavet, Østersøen og tildels Middelhavet. Ikke desto mindre holder Kulfragterne sig uforandret godt ad Middelhavet til, medens de til Østersøen nærmest gør Indtrykket af at vise opadgaaende Tendens, hvilket forøvrigt ogsaa højlig kan tiltrænges. I de engelske Havne gaar Arbejdet efter Strejken nu igen sin jævne Gang de aller fleste Steder, men i Leith og tildels Glasgow strejkes der endnu, hvilket er ret ubehageligt for de Baade, der er paa disse Pladser. La Plata Markedet ligger stadig elendig, men ellers er det længe siden, at Fragtmarkedet, set under et, har vist et saa lovende Udseende som i Øjeblikket. Det er navnlig glædeligt at se, hvor fast Østersøen er. Der er Laster i rigelig Mængde, hvorimod ledig Tonnage nærmest er knap, og Rederne benytter Lejligheden til at skrue Fragterne op. For blot at tage et enkelt Eksempel skal vi nævne, at der for faa Uger siden ikke kunde betinges mere end c. 25/ for Props fra Finland til Englands Østkyst, hvorimod der nu kan faas 28/ à 30/. For Sukker fra Danzig sluttedes der for 3—4 Uger siden til omkring 5/3 til London, nu betales glat mindst 6/ pr. Ton, ja i et Undtagelsestilfælde maatte Købmændene endog give 7/. For Pulpwood fra Petersborg var Raten for en Maaned siden Mk. 22 til Rotterdam, hvorimod Mk. 25 nu kan faas. Ogsaa Hvidehavet er fast med et godt Begær for Trælasttonnage.

Ø s t e n. Fra Java sluttedes flere Dampere til 26/3 pr. 1.—15. August til U. S./Evropa, Ris Rangoon/Hamburg eller Liverpool 22/. Fra Kurachec efter almindelig Skala til 16/1½ à 16/3 udsøgt Havn, Bombay 16/ »net terms« U. K./Kont. (udsøgt Havn), Bombay/Filadelfia eller Baltimore 19/ for Erts pr. Juli.

S o r t e h a v e t etc. Store Baade fra Nikolajeff, Odessa. Kherson eller Sulina c. 8/3 à 8/6 Antwerpen eller Rotterdam, 8/9 Hamburg, 8/3 London, mindre Baade 10/3 N. C. 10/9 Hamburg. Azof betaler 9/ à 9/3 »any«, 9/6 à 9/9 Hamburg. Novorossisk/Danmark 14/ Basis én Havn Oljekager. Alt pr. Juli Afskibning.

M i d d e l h a v e t stille. Erts Huelva/Mersey 5/6, Bilbao/Rotterdam eller Middlesbro 4/6, Sfax/Bristol 6/6 tob, Algier/Tyne Dock 5/3, Seriphos/Glasgow 7/, Hornilla Bay/Dunkerque 7/7½ pr. Juli.

N o r d a m e r i k a. Deals fra Halifax/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 32/6 à 33/9, Dalhousie/U. K. (to Havne) 42/6 Cape Tormentine/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst (udsøgt Havn) 40/. Tømmer Golfen/ Antwerpen og Rouen 87/6, Antwerpen 77/6. Petroleum New York/New Zealand (fire Havne) 23 C., Australien 21½ C. (fire Havne). La Plata og Port Madryn 24½ C.

S y d a m e r i k a. Rosario/U. K. Kontinentet, 7/ à 7/6 O. C. ingen Reduktion, Bahia Blanca/U. K. Kontinentet 8/6 O. C., Frankrig 6 d. ekstra. Colastine/U. K. Kontinentet 15/ Quebracho, Juli.

Ø s t e r s ø e n. Fra Petersborg er Raterne nominelt 1/4½ London, 1/4¼ Rotterdam, 1/6 Weser, Hamburg eller Emden, 1/9 Dunkerque. Pulpwood Petersborg/Rotterdam Mk. 24/25, Kortprops Mk. 25/ Kulhavn E. C. 27/

pr. Indtagen Favu Kortpropps. Fra Riga noteres London, Grimsby eller West Hartlepool 23/6 D. B. B., Sharpness 13/ pr. Load rund Espetræ. Cardiff og Barry 28/ D. B. B., Antwerpen Frcs. 30/ D. B., Bordeaux Frcs. 40/ D. B.

Fra Botten og Hvidehavet sluttedes bl. a. Brahestad/Boness 29/ pr. indtagen Favu Kortpropps Uleåborg/Cardiff 31/ Pitpropps, Saroka & Umba/London 34/6 D. B. Hinango/Cardiff 32/. Archangel og Hovda/Bristol 40/ D. B. B., Archangel og Omega/Sharpness 39/ D. B. B.

Kulfragter. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 3/9 Kronstadt (any), Lübeck 4/ (2,300), 4/1½ (2,700), Horsens 3/7½ (1,700), Helsingør 4/3 (1,100), Kjøbenhavn 3/6 (1,800), St. Nazaire 5/4½ (2,300), Marseille 7/3 (4,000), Genua 7/3 (4,800). — Fra Firth of Forth blev betalt Kronstadt 3/9 (2,800), Sundsvall 4/3 (2,000), Rostock 4/6 (1,500), Lübeck 4/3 (1,700), Aarhus 4/3 (1,200). — Blandt Befragningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Bordeaux Frcs. 6.50, Nantes Frcs. 6.50 (1,600), Marseille Frcs. 8.75 (5,500), Genua 7/4½ (4,100), Tunis Frcs. 10.50 (1,900), Oran Frcs. 8.50 (2,880), Konstantinopel 6/9, Aleksandria 6/9, Buenos Aires 18/9, Montevideo 17/.

Havarier og Forlis.

Emma, Skonnertbrig af Aalborg, der for c. 3 Uger siden er afsejlet fra Kragerø til Skotland, er endnu ikke fremkommet, og man frygter for, at Skibet er tilstødt en Ulykke. Sejskibet »Lønstrup« har paa sin Hjemrejse udfor Bulbjerg truffet en Del af et Sejskib med Kahyt. Ved at undersøge Vraget fandtes bl. a. en Urkæde med Medaillon, hvori et Fotografi af en Dame fra Lønstrup. Det er blevet oplyst, at vedkommendes Mand var om Bord paa »Emma«, hvorfor det antages, at Vraget er »Emma« af Aalborg. Om Besætningen, der bestod af seks Mand, vides intet.

Skibet, der var bygget i 1873 i Wolgast, maalte 130 Netto Reg-Tons.

Indien, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Losningen i Kobe haft en mindre Ildløs om Bord. Lasten i Rum Nr. 4 har lidt nogen Skade; den øvrige Last antages at være ubeskadiget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 12./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 10./7. til Algier. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 11./7. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Bergen 12./7. — A. N. Hansen, Olsen, afg. Dunkerque 11./7. til Havre. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 10./7. til Rodosto. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 11./7. — Arno, Fischer, ank. hertil 3./7. — Aurora, Tønnesen, ank. Königsberg 10./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 13./7. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 5./7. til Genua. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 13./7. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 11./7. — Christian IX, Mikkelsen, laster. — Dagmar, Bøgvad, ank. Dunkerque 8./7. — Eshjerg, Strulve, ank. Riga 12./7. — Florida, Andersen, afg. Frederikshald 11./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 12./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 11./7. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest, Munk, afg. herfra 10./7. til Riga. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 13./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 11./7. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 10./7. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 12./7. til Antwerpen. — Kursk, Tønnesen, afg. herfra 12./7. til Reval. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 12./7. til Dunkerque. — Louise, Larsen, ank. hertil 9./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 27./6. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12./7. — Morse, Nelleman, ank. hertil 12./7. — Moskovo, Jon Jonsen, afg. London 11./7. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./7. — Nordjylland, Søberg, afg. Reval 12./7. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 9./7. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 5./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 11./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 11./7. til Boston. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 11./7. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 11./7. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 6./7. — Seine, Daupt, ank. Bordeaux 6./7. — Saxo, Müller, afg. Hull 11./7. til Libau. — Texas, Clauson Kaas, afg. London 12./7. til Sunderland. — Thyra, Dam, ank. hertil

13./7. — Tiber, Bech, afg. herfra 11./7. til Barcelona. — Tyr, Thuning, ank. Windau 13./7. — United States, Gotsche, afg. New York 3./7. til Kristianssand. — Vendsyssel afg. Antwerpen 11./7. til Petersborg. — Viking, Meyer, dokker. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 13./7. for Antwerpen. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 4./7. — Saratov ank. Hull 12./7. — Malm afg. Manchester 12./7. til Swansea. — Lena ank. Liverpool 11./7. — Vadsø ank. Manchester 7./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Genua 6./7. — Samui afg. Antwerpen 9./7. — Bandon afg. Singapore 10./7. — Pangan ank. London 8./7. — Chumpon afg. Singapore 28./6. — Arabien afg. Port Said 11./7. — Siam afg. Karatsu 10./7. — Indien ank. Kobe 9./7. — Cathay ank. Hamburg 5./7. — Tranquebar ank. Göteborg 11./7. — Kina pass. Dungeness 2./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 1./7. — St. Jan afg. Paramaribo 2./7. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 7./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 10./7. — Amalienborg ank. Sfax 7./7. — Brattingsborg ank. Sharpness 8./7. — Børglum pass. Gibraltar 8./7. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 7./7. — Dansborg afg. Petersborg 8./7. — Elsborg ank. Raja 6./7. — Esrom afg. Nicolajeff 7./7. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 8./7. — Fredensborg afg. Kemi 8./7. — Frederiksborg afg. Cardiff 7./7. — Guldborg afg. Newport 6./7. — Gurre afg. Burntisland 30./6. — Hammerus ank. Rio Janeiro 8./7. — Harildsborg afg. Petersborg 7./7. — Hundborg ank. Calais 6./7. — Honeborg afg. Libau 8./7. — Jelling afg. Penarth 9./7. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 5./7. — Jungshoved ank. Fowey 1./7. — Jægersborg ank. Sunderland 10./7. — Kallundborg afg. Cardiff 5./7. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampenborg ank. Jacobstad 5./7. — Kronborg afg. Nipe Bay 6./7. — Lejre ank. Methil 8./7. — Lilleborg ank. Ponnillac 10./7. — Marselisborg ank. Petersborg 30./6. — Visborg ank. London 7./7. — Næsborg pass. Lydd 9./7. — Peter Mærsk ank. Kiel 8./7. — Randelsborg afg. Acton Grange 8./7. — Rosenborg ank. Ghent 8./7. — Silkeborg afg. Teneriffa 8./7. — Skakkeborg ank. Sarpsborg 5./7. — Skanderborg ank. Koivusaari 9./7. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. — Skodsborg ank. Sunderland 6./7. — Spigerborg ank. Runcorn 3./7. — Stegelborg afg. Newport 5./7. — Stjerneborg ank. Huelva 9./7. — Søborg ank. Cardiff 10./7. — Taarnborg ank. Delfzyl 10./7. — Tuborg afg. Huelva 4./7. — Ulfsborg afg. Methil 3./7. — Uranienborg afg. Brahestad 7./7. — Vordingborg left. Pernau 10./7. — Ørkild ank. Newport 5./7.

Vesterhavet. Fylla, Brinel, afg. Barcelona 10./7. til Marseille. — Olga, Christensen, ank. Stolpmünde 11./7. — Gerda, Iversen, afg. Casablanca 9./7. til Saffi. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 11./7. for Tarragona. — Laura, Pedersen, ank. Bristol 11./7. — Bodil, Uldall, ank. Nantes 10./7. — Cito, Jepsen, ank. Gibraltar 10./7. — Nordsoen, Graum, afg. Gibraltar 10./7. til Brake. — Johanne, Thøgersen, afg. Åbo 10./7. til Kartagena.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 7./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 6./7. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Rouen 11./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 9./7. — Russ, Petersen, ank. Cape Tormentine 18./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 6./7. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 6./7. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 1./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Burntisland 10./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 8./7. — Helmer Morch, Thorsøe, ank. Belfast 10./7. — Newa, Dahl, ank. Barrow 7./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 10./7. — Nelly, Clausen, afg. Archangel 8./7. til Oneglia. — Fanny, Eriksen, ank. Cimrishaun 12./7. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 11./7. p. R. t. Oxelöund. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 11./7. p. R. t. Barcelona. — Dagny, Sørensen, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 11./7. p. R. t. Aviles. — Mary, Bang, ank. Riga 4./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppedalle 11./7. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 9./7. — Elna, Rathje, afg. Dunston 11./7. — Therese, Pedersen, ank. Calais 8./7. — Simone, Møller, afg. Sunderland 10./7. — Jeanne, Olsen, afg. San Filii 11./7. — Vera, Larsen, afg. Glasgow 7./11. — Daisy, Lageisen, ank. Neufahrwasser 11./7. — Aline, Leth, afg. Archangel 7./7. — Kamma, Løffer, afg. Dunkerque 10./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Yxpila 7./7. — Freja, Nielsen, afg. Lervik 7./7. — Vera, Thing, afg. Rouen 12./7.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 12./7. — Svend, Schmidt, afg. Glasgow 6./7. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 10./7.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Methil 12./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grimsby 8./7. — Holland, Poulsen, ank. Nakskov 11./7. — England, Andersen, ank. Leith 7./7. — Rusland, Bennetzen, afg. Neufahrwasser 12./7.

(Fortsættes Side 413.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1324. Afmærkning skal forandres. Randers-Fjord. Kattegat. (Se omstaaende Kort.) I Løbet af Sommeren 1911 vil Afmærkningen i Randers-Fjord blive forandret. Forandrungen vil være tilendebragt den 1ste Oktober 1911 og vil da være som følger: En stribet, spids Anduvningstønde, mærket »Randers-Fjord«, med Ballon, der ligger i 6 m Vand i Baakelinne, e. 700 m uden for Indløbet. Den ombyttes om Vinteren med en stribet Stage. En rød Klokketønde ligger i 5½ m Vand N. for Baakelinne. Den ombyttes om Vinteren med rød Stage med rødt Flag. N-Siden af Løbet over Barren er afmærket med 5 røde Stager med Kost, den Ø-higste har 2 Koste. S- Siden af Løbet over Barren er afmærket med 5 hvide Stager med Halnvæsk, den Ø-higste har 2 Halnvæsker. Paa Yderenden af Grunden S. for Løbet staar en 18 m høj Baake med Ballon. Fra Barren og til Randers Havn er Løbet paa N- og V-Siden afmærket med røde Stager med Kost i 2, m Vand og med røde Stager uden Topbetegnelse i 3, m Vand. Paa Grunden N. for Løbet, omtrent N. for Udbyhøj Fyr, staar en Pæl i Betonklods. Paa S- og Ø-Siden er Løbet afmærket med hvide Stager med Halnvæsk i 2, m Vand og hvide Stager uden Topbetegnelse i 5, m Vand. Anduvningstønden: 56° 36' (44') N. Br. 10° 23' (20') Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 187 og 211. Danske Lods, Side 166 og 167. Søm.-Fort., Side 16 og 17.)

1325. »Kalleboer« Fyrskib udlægges. Sorte Rende, Kalleboer, Sundet. Den 1ste September 1911 udlægges »Kalleboer« Fyrskib i Sorte-Rende. Det inddrages den 1ste December 55° 35' (46') N. Br. 12° 30' (37') Ø. Lgd. (Se Danske Lods, Side 309 og Fyr-Fort. Nr. 245.)

1326. Vrag borttaget. »Drogen« Fyrskib S. Sundet. Vraget af Dampere »Helene« er nu borttaget og saa vel den danske som den svenske Afmærkning er inddraget. »Helene« omtrentlige Plads: 55° 28' (00') N. Br. 12° 41' (35') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 901. Kjøbenhavn 1911.)

1327. Vrag uskadeliggjort. Bjelkes-Flak. Møen S. Østerseen. Vraget af Galeasen »Karle«, der er sunket 2 Sm S. 30° V. fra Møen Fyr, er uskadeliggjort. Dybden over Vraget er 9, 5, 10 m. Vraglystønden er inddraget. Møen Fyr: 54° 56' 47" N. Br. 12° 32' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 992. Kjøbenhavn 1911.)

1328. Sømærker og Fortøjninger udlagt. Arnager, Bornholm S.-Kyst. Østerseen. Ud for Arnager Havn er udlagt 2 Fortøjninger, den ene ligger 3830 m S. 28° V. fra Ny-Lars Kirke, den anden 3450 m S. 25° V. fra samme Kirke. Store-Gab er paa NV-Siden af Løbet afmærket med 1 hvid Stage med Halnvæsk, der staar i 3, m Vand 3865 m S. 29° V. fra samme Kirke og paa SØ-Siden af Løbet med 1 rød Stage med Kost, der staar i 3, m Vand 3880 m S. 25° V. fra samme Kirke. Paa Arnager-Rev, midt mellem Store-Gab og Vageren paa Revets Yderende, staar i 7, m Vand en hvid Stage med Halnvæsk, 4400 m S. 12° V. fra samme Kirke. Ny-Lars Kirke: 55° 04' 26" N. Br. 14° 49' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160, 206 og 231. Danske Lods, Side 460 og 463. Havne-Lods, Side 15. Søm.-Fort., Side 33.)

1329. Fyr skal tændes. Sigulfjorden-Havn. Sigulfjorden, Island N.-Kyst. Antagelig den 15de August 1911 tændes Sigulfjorden-Havu Fyr. Fvret ligger tæt ved Ruinen (se Kort Nr. 204) paa Ø-Siden af Sigulfjorden. c. 1950 m N. 69° Ø. fra Hvanneyri Kirke. Det er et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Fvret viser hvidt Lys fra S. 27° V. til S. 77° V. grønt Lys fra S. 77° V. til N. 32° V., hvidt Lys fra N. 32° V. til N. 11° V., rødt Lys fra N. 11° V. til N. 25° Ø. Den N-lige hvide Lysvinkel lyser over Indløbet til Fjorden, den kan kun holdes til man er c. 1½ Sm inden for Høllubodur, da man saa maa dreje ned mod Ankerpladsen. Linsesapparat. Graat, 2, m høj Jernstativ. Flammens Højde er ikke konstateret og Brændetiden er endnu ikke fastslaaet. 66° 09' (25') N. Br. 18° 52' (30') V. Lgd.

1340. Belysning og Afmærkning forandret. Göteborg. N-Siden af Løbet i den V-lige Del af Göteborg Havn er fra Sannegårdshammen afmærket med 6 Duc d'Alber. Fra 4 af disse vises efteruante hvide Blinkfyr, som viser Et-Blink hver 3 Sek., nemlig: Ryanabbe, 57° 41' 28" N. Br. 11° 53' 36" Ø. Lgd. Ryanäs, 57° 41' 39" N. Br. 11° 54' 13" Ø. Lgd. Pölsebo, 57° 41' 53" N. Br. 11° 54' 47" Ø. Lgd. Eriksberg, 57° 42' 09" N. Br. 11° 55' 22" Ø. Lgd. Ryanabbe har en rød Lysvinkel paa e. 90° N. for Indløbet til Älsborgsfjorden. De 2 ikke oplyste Duc d'Alber staar mellem Ryanäs, Pölsebo og Eriksberg Fyr. Fvret paa Göteborg V-lige Bølgebrøder viser nu hvidt To-Blink hver 12 Sek. Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 6 Sek. Fvret paa Göteborg N-lige Bølgebrøders S-higste Duc d'Albe viser nu rødt Et-Blink hver 10 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 7 Sek. Fvret paa Göteborg N-lige Bølgebrøders V-higste Duc d'Albe viser nu rødt To-Blink hver 12 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 6 Sek. Säfveån Fyr viser nu To-Blink hver 12 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 6 Sek. Lysvinklerne er uforandret. Brændetiden for samtlige ovennævnte Fyr er: 6te Juli—6te Juni. (Kort Nr. 186.)

1341. Fyr skal forandres. Kråksundsgap. Kråksundsgap Ytre Fyr skal i 1911 forandres til et Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Lysvinklerne bliver uforandret. Synsvide: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. Ingen Vagt ved Fvret. Linsesapparat af 4de Orden. Samtidig skal Kråksundsgap Inre Fyr forandres til at vise hvidt Et-Lyn hver 1 Sek. og flyttes e. 1000 m længere bort fra det ydre Fyr i Fyrlinens Retning. Kråksundsgap Ytre Fyr: 58° 06' 43" N. Br. 11° 27' 30" Ø. Lgd.

1342. Sømærker udlagt. Kristianiafjord. Norge. I Kristianiafjord er anbragt følgende Sømærker:

I Hvalerdistriktet: En Jernstang er rejst paa Basen, S-higste Sækkefl., e. 400 m SSV. fra Jylte Varde. Paa Kuskjær er rejst en Varde omtrent midt imellem Torbjørnskjær Fyr og Heia. Paa Fjordens Ø-Side: Paa 0, m Baan e. 160 m N. ¼ V. fra Luseskjær Varde er rejst en Jernstang. Bløteskjæbæ, 3, m, e. 350 N. fra Luseskjær Varde er afmærket med en hvid Stage med Kost paa SV-Kanten af Grunden. Jernstangen V. for Luseskjær er flyttet til en 1, m Baan e. 250 m VNV. fra Varden. Luseskjær Varde: 59° 10' N. Br. 10° 49' ½ Ø. Lgd. Vraughenskjær, Krogsstadsfjorden, en Jernstang er rejst paa det SV-lige tørre Skær. 59° 17' ½ N. Br. 10° 44' ½ Ø. Lgd.

Paa Fjordens V-Side: Paa 0, m Baan e. 250 m NNØ. ¼ Ø. fra N-lige Høvikskjær (Høvikskjær) er rejst en Jernstang. 59° 44' ½ N. Br. 10° 32' ½ Ø. Lgd. Paa Tyveholmabæ ved Volden i Asker er rejst en Jernstang. Tyveholmabæ: 59° 48' ½ N. Br. 10° 30' ½ Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

1343. Sømærke udlagt. Kounghæe. Helgeraa. Kounghæe, e. 500 m ØNØ. ½ N. fra N-Pynten af Fuzlø ved Indløbet til Helgeraa, er paa NØ-Siden afmærket med en sort Stage. Helgeraa: 59° 00' N. Br. 9° 51' Ø. Lgd.

1344. Bæse fundet. Karisholmene. Langangsfjorden. Brevik. I det Ø-lige Indløb til Langangsfjorden er fundet en Bæse med 3, m Vand. e. 200 m Ø. fra det lille Skær ved Ø-Pynten af Karisholmene. 59° 02' ½ N. Br. 9° 48' ½ Ø. Lgd.

III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

1345. Vrag. Børbjerg Fyr V. Nordseen. Den 28de Juni 1911 er der observeret en Mast e. 10 Sm V. fra Børbjerg Fyr. Masten var e. 2 m over Vandet. 56° 34' N. Br. 7° 50' Ø. Lgd.

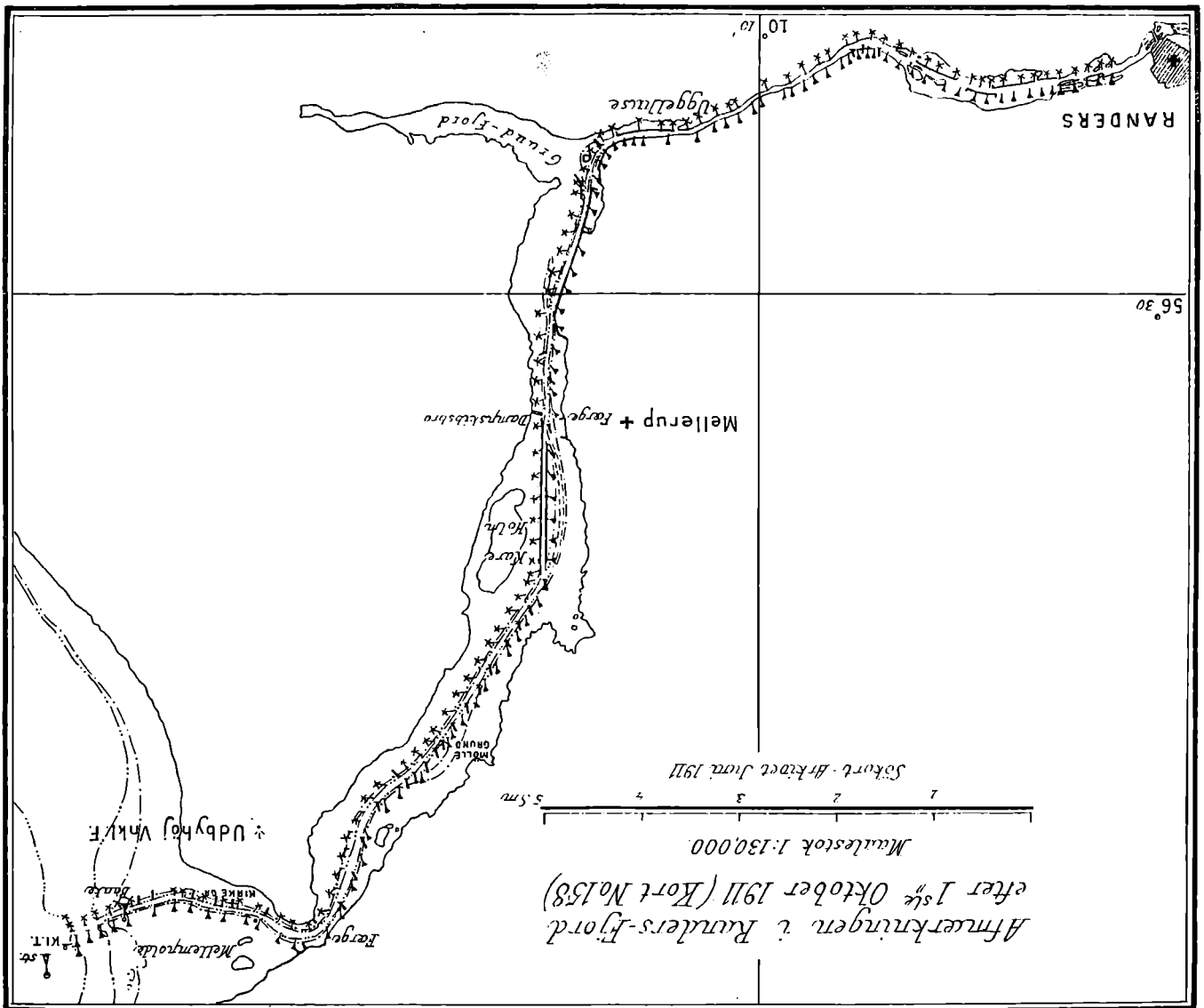
1346. Vrag. »Borkumriff« Fyrskib V. Nordseen. Et Vrag er rapporteret tæt V. for »Borkumriff« Fyrskib. Masterne var over Vandet. 59° 45' ½ N. Br. 6° 00' Ø. Lgd.

1347. Fyr forandret. Ramsøund. Norge. Ramsøund Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra S. 37° V., fri V. om Strandholmene, til S. 50° V., fri N. om Møsterskjærene; hvidt Lys derfra til S. 55° V., fri S. om Finnmarksfjorden; grønt Lys derfra til N. 16° V., fri Ø. om Nordre Skokløe; hvidt Lys derfra til N. 9° V., fri V. om Bjølsneset; rødt Lys derfra til N. 40° Ø. I øvrigt uforandret. 64° 19' 50" N. Br. 10° 27' 30" Ø. Lgd.

1348. Fyr forandret. Skjærvikpynten. Stokksund. Skjærvikpynten Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser, der viser grønt Lys fra S. 25° Ø., over Stokkneset, til S. 36° Ø. fri Ø. om Stokkneset; hvidt Lys derfra til S. 63° Ø., fri S. om Kongens Ness; rødt Lys derfra til N. 30° V., fri V. om Stagen paa 2 m Grunden ud for Grøn-skjær; hvidt Lys derfra til N. 35° V., fri Ø. om Motfladet; grønt Lys derfra til N. 53° V. om Stokkøe. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 64° 03' 25" N. Br. 10° 03' 00" Ø. Lgd.

1349. Fyr ombyttet. Kvitnes. Kristiansund. Kvitnes Fyr er ombyttet med et hvidt.

(Kort Nr. 204, 212 og 239, Islandske Lods, Side 122. Fyr-Fort. Nr. 602 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1131. København 1911.)



B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1330. Taagesignal skal forandres. »Falsterboret« Fyrskib. Sundet. Sverrif. Taagesignalet fra »Falsterboret« skal i 1911 forandres til To-Sted hver i Minut. 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 156, 157, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 318.)

1331. Fyr skal forandres. Uthængan. Uthængan Fyr skal i 1911 forandres til at vise To-Blink hver 6 Sek. Lysvinkleme bliver uloforandret. Synsvide: 10 Sm. Der er ingen Vagt ved Fyret. 56° 00' 50" N. Br. 15° 47' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

1332. Fyr forandret. Fåvönd. Gotland Ø.-Kyst. Fåvönd Fyr er nu forandret. 57° 50' 55" N. Br. 19° 06' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1267. København 1911.)

1333. Aimerkning skal forandres. Arko. Norrköping Skærgaard. I Farvandet mellem Norra Fällbådan og Kopparholmen, S. om Arko, skal i den nærmeste Fremtid foretages følgende Forandringer i Aimerkningen:

Den sorte Vager ved Norra Fällbådan flyttes c. 40 m NØ. i og skal forsynes med 2 Balloner. En rød Vager med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste skal udlægges paa 58° 27' 23" N. Br. 17° 04' 15" Ø. Lgd. En Slage med 1 opadvendt Kost skal udlægges paa 58° 27' 27" N. Br. 17° 03' 24" Ø. Lgd. En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon skal udlægges paa 58° 27' 32" N. Br. 17° 02' 18" Ø. Lgd. En sort Vager med 1 Ballon skal udlægges paa 58° 27' 32" N. Br. 17° 01' 57" Ø. Lgd. En Slage udlægges paa 58° 27' 48" N. Br. 17° 00' 38" Ø. Lgd., en Slage paa 58° 27' 55" N. Br. 17° 00' 00" Ø. Lgd. og en Slage paa 58° 28' 08" N. Br. 16° 59' 37" Ø. Lgd. Slagen paa 58° 28' 05" N. Br. 16° 59' 18" Ø. Lgd. og 58° 28' 07" N. Br. 16° 59' 43" Ø. Lgd. indtrækkes. En Slage med 1 opadvendt Kost skal udlægges paa 58° 28' 33" N. Br. 16° 59' 02" Ø. Lgd. Slagen med Kost paa 58° 28' 37" N. Br. 16° 59' 00" Ø. Lgd. skal flyttes c. 30 m NV. i. (Kort Nr. 205.)

1334. Fyr skal forandres. Kungshamn. Bråviken. Kungshamn Nordøstra Fyr skal forandres til at vise El-Lyn hver 1 Sek. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.

Kungshamn Sydøstra Fyr skal vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Synsvide: 9 Sm. 58° 37' 40" N. Br. 17° 01' 30" Ø. Lgd.

1335. Farvandt almerket. Råväsart—Pirtluoto. Baltiske Bug. I Farvandet mellem Råväsart og Pirtluoto N. om Søskart skal udlægges en Slage med kost paa følgende Steder: 1) 65° 45' 54" N. Br. 23° 48' 25" Ø. Lgd. 2) 65° 46' 22" N. Br. 23° 47' 00" Ø. Lgd. 3) 65° 46' 34" N. Br. 23° 46' 40" Ø. Lgd. 4) 65° 46' 40" N. Br. 23° 46' 11" Ø. Lgd. 5) 65° 46' 43" N. Br. 23° 45' 51" Ø. Lgd., og en Slage paa følgende Steder: 1) 65° 46' 40" N. Br. 23° 46' 50" Ø. Lgd. 2) 65° 46' 36" N. Br. 23° 46' 12" Ø. Lgd. 3) 65° 46' 28" N. Br. 23° 46' 30" Ø. Lgd. 4) 65° 46' 23" N. Br. 23° 46' 40" Ø. Lgd. 5) 65° 46' 17" N. Br. 23° 46' 45" Ø. Lgd.

1336. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Fra Kystbatterierne ved Pillau vil der mellem den 17de Juli og den 31de August 1911 blive skudt ud over Søen fra Kl. 9 Fm. Sandsynligvis vil ogsaa en Natskydning finde Sted.

Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. De Dage, der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet. Flaget nedhales efter endt Skydning. De Dage, der ikke skydes, hejses et hvidt Flag paa Fyrtaarnet. Under Natskydningen slukkes Bankelyrene. Pillau Havn: 54° 39' N. Br. 19° 53' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1337. Grund fundet. Varberg. Sverrif. Ud for Varberg mellem Skålaklippan og Subberget er fundet 2,7 m Vand paa 57° 05' 32" N. Br. 12° 14' 06" Ø. Lgd. og 3,2 m Vand paa 57° 05' 46" N. Br. 12° 14' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 250.)

1338. Fyr skal forandres. Malö. Fåteborg Skærgaard. Malö Fyr skal i 1911 forandres til at vise To-Blink hver 6 Sek. Lysvinkleme bliver uloforandret. Der er ingen Vagt ved Fyret. Synsvide: 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. 57° 20' 17" N. Br. 11° 58' 06" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 249.)

1339. Fyr forandret. Ramholmen. Ramholmen N.-lige Fyr er nu forandret til et Fyr med En-Formørkelse, der viser hvidt Lys fra S. 73° Ø. til S. 34° Ø. grønt Lys fra S. 28° Ø. til N. 54° V. hvidt Lys fra N. 54° V. til N. 42° V. og rødt Lys fra N. 42° V. til N. 15° V. Samtidig er Ramholmen S.-lige Fyr forandret til hvidt (ikke som opgivet rødt), fast Fyr. S.-lige Fyr: 57° 51' 36" N. Br. 11° 33' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 243.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 252. København 1911.)

rodt og grønt Fyr med En-Formørkelser, der viser rød Lys fra S. 50° V. over Orntungen til S. 61° V., fri N. om Jernstangen paa Orntungen; hvidt Lys derfra til S. 65° V., fri S. om Skorpa; grønt Lys derfra til N. 50° V., fri N. om Haaskjærene; hvidt Lys derfra til N. 20° V., fri V. om Odskjær; rødt Lys derfra til N. 22° Ø, fri Ø. om det Ø-ligste Skær ved Gjevå; hvidt Lys derfra til N. 32° Ø, V. om Kjemø; grønt Lys derfra til N. 48° Ø. Synsvidde: 7 Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 63° 07' 55" N. Br. 7° 48' 50" Ø. Lgd.

1350. Fyr forandret. Kvaløklubben. I Kvaløklubben Fyr er indsat en grøn Lysvinkel, der lyser fra N. 75° V. N. om Øksen, til N. 57° V., fri N. om Lønfaldene. I øvrigt uforandret. 62° 48' 50" N. Br. 6° 31' 10" Ø. Lgd.

1351. Fyr forandret. Økseø. Storfjord. Økseø Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 70° V., fri S. om Lønes, til S. 62° V., fri N. om 4 m Baen ved Bekorskjærene; rødt Lys derfra til S. 24° Ø, fri Ø. om Ulvestadneset, hvidt Lys derfra til S. 44° Ø, fri V. om Eikrenhammeren; grønt Lys derfra til S. 63° Ø, fri N. om Lilholmen og S. om Birkenesflø og Kraakenesflø, men omtrent over Tiljeflu (4, m); rødt Lys derfra til N. 78° Ø, fri N. om Stennesset; hvidt Lys derfra til N. 76° Ø, fri S. om Røde; grønt Lys derfra til N. 43° Ø, fri V. om Flaaviknes; hvidt Lys derfra til N. 30° Ø. I øvrigt uforandret. 62° 13' 25" N. Br. 5° 58' 50" Ø. Lgd.

1352. Fyr forandret. Ysteskjær. Korsfjord. Ysteskjær Fyr er nu forandret til et hvidt (ikke grønt som angivet) Fyr med To-Formørkelser. I øvrigt uforandret. 60° 10' 15" N. Br. 5° 07' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 708. Kjøbenhavn 1911.)

1353. Fyr forandret. Fjeldbergssund. Søndhordland. De S-lige Lysvinkler i Fjeldbergssund Fyr er forandret, og Fyret viser nu grønt Lys fra S. 20° Ø til S. 32° Ø, fri Ø. om Ransedklubben; hvidt Lys derfra til S. 43° Ø, fri V. om Kirkeflu og Tenholmen; rødt Lys derfra til Ø. I øvrigt uforandret. 59° 48' 50" N. Br. 5° 48' 00" Ø. Lgd.

1354. Sømærke udlagt. Hausen. Feistenen Fyr N. Jæderen. Paa Hausen, 5, m. c. 0, m N. ½ V. fra Feistenen Fyr er udlagt en sort Ståge. Feistenen Fyr: 58° 49' 30" N. Br. 5° 30' 40" Ø. Lgd.

1355. Oplysning om Fyr. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. I Slutningen af 1911 vil der blive tændt et hvidt og rødt, fast Fyr paa en Sandklit c. 2.200 m N. fra Rote Kliff Fyr. Fyret skal vise hvidt Lys fra N. 70° V. til N. 21° V., rødt Lys derfra til N. 80° V., hvidt Lys derfra til N. 20° Ø. Flammens Højde: 24 m. 54° 58' N. Br. 8° 20', Ø. Lgd.

Samtidig tændes paa Rote Kliff Fyr, c. 1, m over Hovedfyret, et hvidt, fast Fyr, der skal lyse fra N. 9° V. gennem N. til N. 1° Ø. Den røde Lysvinkel i Rote Kliff Fyr falder bort.

Rote Kliff Fyr brænder normalt. 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180 og 245). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1108. Kjøbenhavn 1911.)

1356. Afmærkning forandret. Kronenloch. Meldorf. Kronenloch er nu afmærket saaledes: Tønde P. 54° 06' 48" N. Br. 8° 51' 42" Ø. Lgd. Rød Baaketønde med Kugletopbetegnelse, mærket Kronenloch, 54° 06' 21" N. Br. 8° 52' 52" Ø. Lgd. Spidsstønderne 1, 54° 06' 13" N. Br. 8° 53' 05" Ø. Lgd., 2, 54° 05' 26" N. Br. 8° 58' 21" Ø. Lgd., 3, 54° 05' 03" N. Br. 8° 54' 42" Ø. Lgd., 4, 54° 04' 56" N. Br. 8° 55' 38" Ø. Lgd. og 5, 54° 06' 00" N. Br. 8° 57' 48" Ø. Lgd. Spirtønde A med Kugletopbetegnelse, 54° 05' 20" N. Br. 8° 56' 53" Ø. Lgd.

1357. Fyr forandret. Pagensand. Eiben. Pagensand Forfyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr, men En-Formørkelser hved 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., der viser rødt Lys fra S. 15° Ø. til S. 5° Ø, over Tønde 7, hvidt Lys fra S. 5° Ø. til S. 20° V., over Spirtønde G; grønt Lys fra S. 20° V. til N. 53° V., over Lystønden; hvidt Lys fra N. 53° V. til N. 40° V. over Baaketønden Pinnau; rødt Lys fra N. 40° V. til N. 33° V. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. I øvrigt er Fyret uforandret. I samme Taarn, 5 m under Hovedfyret, er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 20° V., over Spirtønde G., gennem V. til N. 48° V., over Spirtønde D. 53° 42' 14" N. Br. 9° 30' 25" Ø. Lgd.

1358. »Bremen« Fyrskib inddrages midlertidig. Weser. »Bremen« Fyrskib bliver henimod Midten af Juli d. A. inddraget for nogen Tid. Paa Fyrskibets Plads udlægges 2 smaa røde Stumpstønder. 53° 48' 06" N. Br. 8° 08' 50" Ø. Lgd.

1359. Midlertidige Tønder inddraget. Nordgründe. Weser. Spidsstønderne 1, 1 a og 1 b paa Nordgründe er inddraget. Tønde 1: 53° 56,5" N. Br. 8° 09,5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 817. Kjøbenhavn 1911.)

1360. Fyr slukkes midlertidig. Aussen Raudel. Ems. Aussen Raudel Fyr vil blive slukket i nogle Dage i Tiden mellem den 15de og den 29de Juli 1911. 53° 32' 57" N. Br. 6° 49' 54" Ø. Lgd.

1361. »Borkumriff« Fyrskib inddrages midlertidig. »Borkumriff« Fyrskib vil blive

Fano er sket følgende Forandringer: Paa V.-Molehovedet er tændt et grønt, fast Fyr. Paa Ø.-Molehovedet er tændt et rødt, fast Fyr. Det grønne Fyr paa Ø.-Molehovedet og det røde Fyr paa Læmolen er nedlagt. Det røde, faste Fyr ved Fortlængelsesarbejderne af Læmolen brænder fremdeles. Fano: 43° 50,5" N. Br. 13° 01,5" Ø. Lgd.

1391. Fyr tændt. S. Andrea. Cherso. Østerrig-Ungarn. Paa Molehovedet ved S. Andrea Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvidde: 3 Sm. 44° 37' N. Br. 14° 30,5" Ø. Lgd.

1392. Fyr tændt. Rivanj. Kanal Zara. Paa Ø.-Kysten af Øen Rivanj, 16 m fra Kysten, er tændt et grønt, ubevogtet Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Synsvidde: 4 Sm. Fyret staar 780 m N. 13° Ø. fra Sta. Barbara Ruin. 44° 09', N. Br. 15° 03', 2" Ø. Lgd.

1393. Fyr tændt. Verbénico. Veglia. Paa Hovedet af Bølgedyren ved Verbénico Havn er tændt et hvidt, ubevogtet Fyr. Synsvidde: 4 Sm. Fyret staar 9,2 Kbl N. 51° Ø. fra S. Francesco Kapel. Man maa ikke stole paa, at Fyret brænder med Storm fra Retninger mellem N. og Ø. Man skal gaa mindst 15 m uden om Fyret. 45° 04,7" N. Br. 14° 40,5" Ø. Lgd.

1394. Vrag findes ikke. Tendra S. Sorte Hav. Rusland. Vraget, der laa 9 Kbl S. 22° V. fra den anden Baake paa Tendra Halvø, er forgyæves eftersøgt og Afmærkningen er inddraget. Baaken: 46° 14' N. Br. 31° 40,5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2745. Kjøbenhavn 1910.)

1395. Fyr forandret. Kastron (Chio eller Scio). Chios. Lilleasien V.-Kyst. Ved Kastron Havn viser Fyret paa N.-Molehovedet grønt, fast Lys fra S. 14° Ø. og Ø. efter, rødt, fast Lys fra S. 14° Ø. gennem S., V. efter og Fyret paa S.-Molehovedet rødt, fast Lys fra N. 19° V. og Ø. efter, grønt, fast Lys fra N. 19° V. gennem S., V. efter. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 3 Sm. 38° 22,5" N. Br. 26° 09,5" Ø. Lgd.

1396. Vrag afmærket. Delys. Alger. En rød Spidsstønde er udlagt i 11 m Vand c. 540 m N. 26° Ø. fra NØ-Banden af Broen ved Delys, for at afmærke Vraget af den i 1907 strandede Dampner »Alger«, der nu helt er under Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Tønden, naar Vejret tillader det. 36° 55,5" N. Br. 3° 55,5" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1397. Frys Belligenhed. Tadri River. Forindien V. Kyst. Tadri River ligger paa Midterpynten paa N.-Siden af Indløbet til Floden, 9, m Kbl N. 35° V. fra N.-Pynten af Rajah-mun Drug. 14° 31' N. Br. 74° 20,5" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1398. Rev. Pini NV. Batoe-Eilanden. Sumatra V.-Kyst. Tæt ved NV-Pynten af Øen Pini er fundet et Korabrev med 7, m Vand. 0° 10' 27" N. Br. 98° 31' 10" Ø. Lgd.

1399. Fyr og Taagesignal odelagt. Soya-misaki. Hokusku N.Kyst. Japan. Fyrtaarnet og Taagesignalet ved Kap Soya-misaki er ødelagt af Ildebrand. 45° 31' N. Br. 141° 56' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1400. Karantænebestemmelser. Danmark. — Odessa er erklæret pestsmittet og Neapel og Palermo kolerasmittet. Malta. — Provinceserne Neapel, Palermo, samt Byen Konstantinopel er erklæret kolerasmittet.

Spanien. — Shughnai er erklæret smittet af Byldepest. Ifølge Bekendtgørelse fra Sundhedsvæsenet vil, indtil anden Bestemmelse derom, bekendtgørelse af fra russiske Havne kommende Skibe — selv om de har reut Sundhedspas — ikke kunne tilstedes Adgang til de saakaldte »puertos habilitados«, der ikke har Sanitetsstation, undtagen efter forudgaaet Sanitetsbehandling i en Havn, hvor der findes Sanitetsstation af 1ste eller 2den Klasse.

Thunis. — Provinceserne Cosenza, Catanzara, Neapel, Palermo og Salerno er erklæret kolerasmittet.

inddraget i nogle Dage i Tiden mellem den 11te og den 15de Juli 1911. 59° 45' N. Br. 6° 03' Ø. Lgd.

1362. Admærkning forandret. Binnen Breesem. Texel Ø. Holland. I Binnen Breesem ligger ved Vager Nr. 1 med Ballon nu paa 53° 06' 06" N. Br. 5° 04' 27" Ø. Lgd. og sort Vager Nr. 1 med alskortet Kegle har nu Nr. 3 og ligger paa 53° 06' 09" N. Br. 5° 04' 16" Ø. Lgd. En sort Vager Nr. 1 med alskortet Kegle er udlagt paa 53° 05' 44" N. Br. 5° 02' 00" Ø. Lgd. og en sort Vager Nr. 2 med alskortet Kegle er udlagt paa 53° 05' 47" N. Br. 5° 02' 55" Ø. Lgd.

1363. Midtertidige Lystønder inddraget. Hølsleur. Zeegat van Texel. De 2 midtertidige Lystønder i Hølsleur er inddraget. 52° 58' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1152. Kjøbenhavn 1911.)

1364. Vrag afmærket. Dnk SV. Zuidereze. En Tjalk er sunket paa 52° 35' 27" N. Br. 5° 29' 50" Ø. Lgd. Masten er over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget og om Natten belyses det paa sædvanlig Maade.

1365. Oplysning om Fyr. Goeree. Zeegat van Goeree. Goeree hvide Blinkfyrtønder nu Horisonten rundt. 51° 49' N. Br. 3° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1108. Kjøbenhavn 1911.)

1366. Lys- og Fløjtønde atter paa Station. Thornton-Bank. Thornton Bank Lys- og Fløjtønde er atter paa Station. 51° 34' N. Br. 3° 01' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1239. Kjøbenhavn 1911.)

1367. Fyr forandret. Wester-Schelde. Følgende Fyr er nu forandret til Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek., Fortlyrene: Borsele, Nieuwe Neuzen-polder, Leendrechtpolder, Noorddijkpolder, Rilland, Bat og Keiserbergsehan Polder samt Groenendijk Bagfyr. Wester Schelde: 51° 23' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1049. Kjøbenhavn 1911.)

1368. Fyr og Taagesignal oprettet. Stangate Creek. River Medway. England. Paa Kanten af Grunden paa Ø-Siden af Indløbet til Stangate Creek 6½ Kbl S. 8° Ø fra Port Victoria R. C. Yacht Club Flagstang er opført en Bænk, hvorfra der vises et rødt, ubevogtet Fyr med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Et Taagesignal giver Et-Stød hver 15 Sek., Stød 10 Sek., Pause 5 Sek. 51° 25' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

1369. Forsøgslystønde inddraget. Herwit Rock. Firth of Forth. Skotland. Lystønden, der til Forsøg var udlagt tæt NV for Herwit Rock Lys- og Fløjtønde, er inddraget. Herwit Rock: 56° 01' N. Br. 3° 06' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 603. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1370. Fyr forandret. Galotte. Trouville. Frankrig. Galotte Fyr er nu forhøjet og Lysvinklen drejet 4° V. efter. 49° 21' 59" N. Br. 0° 04' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1241. Kjøbenhavn 1911.)

1371. Tønder ombyttet med Lystønder. Sanda Sound. Firth of Clyde. Skotland. Den sorte Stumpønde paa Yderkanten af Arranman Barrels er ombyttet med sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 8 Sek., 55° 19' 25" N. Br. 5° 33' 20" V. Lgd.

Den sorte Stumpønde paa S-Siden af Macosh Rocks er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. 53° 18' 10" N. Br. 5° 36' 50" V. Lgd.

1372. Baae opført, Tønde inddraget. String Rock. Loch Alsh. Paa Skærret, der ligger 2.1 Kbl N. 63° Ø. fra N-Kanten af Castle Maoli, er opført en Baae og, den sorte Stumpønde e. 40 m N. for String Rock er inddraget. 57° 16' N. Br. 5° 43' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1373. Fyr skal forandres. Pointe Saint-Mathieu. Frankrig. I Løbet af 1911 skal Pointe Saint-Mathieu Hovedfyr forandres til hvidt Blinkfyrtønder, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 0.2 Sek., Mørke 1.4 Sek. Under Ombygningen slukkes det nuværende Fyr og, der kendes et midtertidigt hvidt Blinkfyrtønder, der viser Et-Blink hver 15 Sek. 48° 19' 50" N. Br. 4° 46' 17" V. Lgd.

1374. Fyr forandret. Fort Point. Trinity Harbour. Trinidad Bay. Newfoundland Ø-Kyst. Fort Point Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 48° 22' N. Br. 53° 21' V. Lgd.

1375. Taagesignal. Galantry Head. St. Pierre Island. Newfoundland S-Kyst. Paa Grund af, at Stienen ved Galantry Head Fyr er meget svag, vil der indtil videre hver halve Time blive afgivet et Kanonskud under Taage. 46° 45' 41" N. Br. 56° 09' 37" V. Lgd.

1376. Taagesignal. Flower Island. Strait of Belle Isle. Newfoundland V-Kyst. Fra Flower Island gives der til Forsøg Taagesignal med Et-Knald hver 15 Minutter; naar Skibes Taagesignal høres, gives Et-Knald hver 5 Minutter. Man advares mod at stole paa Signalet. Flower Island Fyr: 51° 18' 26" N. Br. 56° 43' 33" V. Lgd.

1377. Fyr tændt. Point Basse Wharr. Albright Island. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada. Paa Yderenden af Pointe Basse Wharr er tændt et rødt, fast Fyr. Syssvidde: 7 Sm. 47° 23' 35" N. Br. 61° 47' 18" V. Lgd.

1378. Fyr tændt. Amherst Wharr. Pleasant Bay. Amherst Island. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Paa Yderenden af Verftet ved Amherst er tændt et rødt, fast Fyr. Syssvidde: 7 Sm. 47° 14' 39" N. Br. 61° 49' 59" V. Lgd.

1379. Grund fundet. Old Man Shoal SV. Mantucket. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved SV-Enden af Old Man Shoal, e. ¼ Sm SV. fra Tønde Nr. 1 er fundet 6. m Vand. 41° 10' 00" N. Br. 70° 20' 20" V. Lgd.

1380. Vrag rapporteret. Vineyard Sound. Fyrskib SD. Massachusetts. Et Vrag med en Mast e. 3 m over Vandet er observeret den 25de Maj 1911 e. ¼ Sm SØ. fra »Vineyard Sound« Fyrskib.

Den 9de Juni 1911 røtte Bugserbaaden »Cheektown« et overflydt Vrag e. 1½ Sm SØ. fra »Vineyard Sound« Fyrskib; dette er formentlig Vraget af Skonerteren »Lille«, som sank her i Nærheden den 28de Maj 1911. »Vineyard Sound« Fyrskib: 41° 22' 47" N. Br. 71° 00' 00" V. Lgd.

1381. Lelefyrtønder. Block Island Harbor. Block Island. Rhode Island. Block Island Ledfyrtønder er røde og ikke hvide som angivet. 41° 10' 25" N. Br. 71° 33' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 885. Kjøbenhavn 1911.)

1382. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjtønde. Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Lystønde 19 A. C. og 23 A. C. er ombyttet med Lys- og Fløjtønder. Ambrose Channel: 40° 30' N. Br. 74° 00' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1208. Kjøbenhavn 1911.)

1383. Fyr forandres. Mispillion River. Delaware Bay. Omtrent den 20de Juli 1911 forandres Mispillion River Fyr til et Lymfyrtønder, der viser Et-Lym hver 3 Sek., Lym 0.2 Sek., Mørke 2.1 Sek. 38° 56' 51" N. Br. 75° 18' 56" V. Lgd.

1384. Tønde inddraget. Fyrbae opføres. Long Point Shoal. Little Annemessex River. Chesapeake Bay. Long Point Shoal Spidsønde 2 er inddraget. En Fyrbae vil blive opført. 37° 57' 50" N. Br. 75° 54' 00" V. Lgd.

1385. Tønde flyttet. Turkey Point. South River. Chesapeake Bay. Turkey Point Middle Ground Spidsønde 1 er flyttet e. 300 m S. i og ligger nu N. 82° V. fra Thomas Point Shoal Fyr og N. 17½° Ø. fra Kanten af Saunders Point. 38° 54' 15" N. Br. 76° 29' 00" V. Lgd.

1386. Tøndes Beliggenhed. Chesapeake Bay. Chesapeake Bay Entrance Lys-, Fløjtønde og Underrandsklokketønde ligger 8½ Sm S. 63½° Ø. fra Cape Henry Fyr. 36° 51' 45" N. Br. 75° 51' 00" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

1387. Fyr tændt til Forsøg. Pao Pino Islet. Ilha Grande. Brasilien. Paa Toppen af Pao Pino Islet er tændt et hvidt Lymfyrtønder, der viser Tre-Lym hver 7.2 Sek., Lym 0.2 Sek., Mørke 0.7 Sek., Lym 0.2 Sek., Mørke 0.7 Sek., Lym 0.2 Sek., Mørke 4.° Sek. Flammens Højde: 32 m. Syssvidde: 15 Sm. Dette Fyr vil brende til Forsøg i 6 Maanedre fra den 25de Maj 1911. 29° 05' 48" S. Br. 44° 07' 00" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1388. Fyr forandret. Vada. Italien V-Kyst. Vada røde, faste Fyr er forandret til et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 12 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 2 Sek. 43° 21' 01" N. Br. 10° 27' 18" Ø. Lgd.

1389. Fyr atter norvalt. Dellimara Point. Malta. Dellimara Point Fyr viser atter alvekslende hvidt og rødt Lys. 35° 49' N. Br. 14° 33' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2282. Kjøbenhavn 1910.)

1390. Belysning forandret. Porto-cannale di Fano. Italien Ø-Kyst. Ved Porto-cannale di

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller Bogs Nr.
- N 3763 England, Juni 1911.
- R 2050 China, Kwang Tung Peninsula. — Ryojun Ko (Port Arthur).
- R 2290 England, South Coast. — Approaches to Spithead.
- R 1400 England, South Coast. — Exmouth Harbour.
- R 2755 Mediterranean, Italy. — Pozzuoli bay, Castellamare bay, &c (Maj 1911).
- R 23 United States. — Long island sound, western part.
- N 179 South America. — Channels between Magellan strait and gulf of Trinidad.
- N Distance Tables Mediterranean, Black and Red Seas. April 1911. Holland.
- N 179 Vaarwaters en Ankerphaatsen op de Westkust van Sumatra (Singkel tot Ta-boeioeng) met plans: 1. Reede Singkel 1:25,000; 2. Reede Tapoes 1:25,000; 3. Reede Baroes 1:50,000; 4. Reede Taboeioeng 1:50,000; 5. Noordelijk gedeelte der Baai van Tapanoei 1:50,000, met plan: Reede Sibolga 1:10,000. Juni 1911. Pris f. l.
- + Plan 9 paa Kort Nr. 275 og Plan 1, 2, 3 og 5 paa Kort Nr. 276. Norge:
- N 54 Vega og Mudvar til Bremsteinen og Skjærvar. 1:50,000. Pris Kr. 1,60. Tyskland:
- N 422 Südsee: Riouw-Archipel. 1:250,000. Pris M. 2,80.
- R 138 Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung. 1:50,000. Pris M. 2,50.
- R 139 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbüttelkoog. 1:25,000. Pris M. 3,60.
- R 247 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunsbüttelkoog bis Krautsand. 1:25,000. Pris M. 2,90.
- R 249 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunsbüttelkoog bis Tinsdahl. 1:25,000. Pris M. 2,10.
- R 64 Nordsee, Deutsche Küste: Die Ostfriesischen Inseln. 1:100,000. Pris M. W.-Bl. 3,10, 0.-Bl. 1,50.
- R 415 Indischer Ozean, Ostküste von Afrika: Aden bis Moçambique. 1:3,500,000. Pris M. 2,80.
- R 109 Südsee, Jap-Inseln: Tomil-Hafen. 1:12,500. Pris M. 1,70.
- N Handbuch der Ostküste Südamerikas, I. Teil, Brasilien, 2. Auflage, 1911. Pris M. 4,50.
- T Nachtrag zum Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden. (Mit-ten af Maj 1911). Gratis.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 8./7. til Petersborg. — London, Bom, ank. Amsterdam 4./7. — Paris, Tholander, afg. Riga 6./7. til London. — Bryssel, Kaas, afg. Ghent 9./7. til Methil.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Grangemouth 8./7. til Archangel. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rotterdam 11./7. til East Hartlepool. — Roma, v. Thun, afg. Huelva 4./7. til Stettin.

Europa. Europa, Hansen, afg. Port Talbot 6./7. til Zee Brügge. — Tyskland, Danstrup, afg. Archangel 8./7. til Antwerpen. — Belgien, Nielsen, afg. Wiborg 10./7. til Sunderland. — Frankrig, Friis, ank. Danzig 9./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Etna, Nielsen, afg. København 10./7. til Methil. — Alf, Clausen, ank. Zaandam 10./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rouen 6./7. — Sjælland, Svarrer, afg. Odense 12./7. — Agnete, Farup, ank. Faaborg 11./7. — Hermia, Hansen, ank. Neufahrwasser 10./7. — Alice, Jørgensen, afg. Rotterdam 11./7.

Botnia. Gudrun, Sonniehnsen, ank. Aalborg 11./7. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 13./7. — Valborg, Hansen, ank. Windau 8./7. — Gunhild, Hansen, ank. Rouen 8./7.

Era. Emanuel, Svane, ank. Torneå 11./7. — Erindring, Nielsen, ank. Calais 9./7. — Enigheden, Jensen, ank. Raumo 10./7. — Energi, Jensen, ank. Grimsby 12./7.

Sejlskibe.

Renne. Bornholm ank. Krönstadt 2./7. — Atlas ank. Sunderland 4./7. — Sigurd ank. Kalmar 6./7.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Karlshamn 6./7. — Embla, Mikkelsen, ank. Stege 7./7. — Urda, Skov, ank. Riga 10./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Københavns Red 10./7. — Zenita, Jensen, ank. Københavns Red 10./7. — Fyn, Mouritzen, ank. Petersborg 4./7. — Ellen, Andreasen, ank. Petersborg 8./7. — Ane, Jørgensen, ank. London 10./7. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Par 10./7. — Concordia, Henriksen, ank. Alloa 8./7. — Marie, Andersen, ank. Wasa 9./7. — Britta, Jensen, ank. Odense 11./7. — Ruth, Falentin, ank. Dover 10./7. — Urda, Hansen, ank. Sunderland 10./7. — Otto, Klug, ank. Dover 11./7. — Erhardt, Larsen, ank. Lorient 11./7. — Haabet,

Andreasen, ank. Colchester 10./7. — Maagen, Jensen, ank. Lorient 11./7. — Venus, Andersen, ank. Dieppe 10./7. — Jason, Hansen, ank. Pont l'Abbe 10./7. — Libra, Hansen, ank. Brest 10./7. — Niels Juul, Olsen, ank. Kotka 11./7. — Cathrine, Hansen, ank. Københavns Red 11./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Københavns Red 11./7. — Roma, Jensen, ank. Trepot 11./7. — Freja, Jensen, ank. Dunkerque 11./7. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Holbæk 12./7. — Dagny, Rasmussen, ank. Københavns Red 11./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Københavns Red 12./7. — Neptunus, Nielsen, ank. Dunkerque 11./7. — Niels, Nielsen, ank. St. Valery 11./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Lissabon 5./7. — Emilie, Rasmussen, ank. Hull 5./7. — Rosa, Hansen, ank. Drøbak 5./7. — Pampa, Jensen, ank. Harburg 5./7.

Era. Norden pass. Københavns Red 8./7. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 8./7. — Smart, Christensen, ank. St. Guay 9./7. — Mars, Stegmann, ank. Halmstad 9./7. — Marie, Weber, ank. Stavanger 9./7. — Aktiv, Schmidt, ank. Rndkjøbing 9./7. — Kastor, Albertsen, ank. Åbo 10./7. — Astræa, Svane, ank. Hamburg 9./7. — Fredensborg, Kisby, ank. Skippegan 8./7. — Søstrene, Christensen, ank. Aarhus 8./7. — Nielsine Christensen, ank. Kolberg 9./7. — Freya, Nielsen, ank. Fowey 10./7. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 10./7. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 8./7. — Dana, Petersen, pass. Elben 8./7. — Sejrskransen ank. Wismar 9./7. — Arietis, Andersen, er ank. Stugsund. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 11./7. — Vega, Hansen, ank. Ramsgate 11./7. — Diane, Hansen, ank. Dysart 11./7. — Hekla, Hermansen, ank. Åholm 10./7. — Rigmor, Petersen, ank. Swinemünde 11./7. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Twillingate 10./7. — Maagen, Mortensen, ank. St. Johns N. F. 11./7. — Atlantic, Rasmussen, afg. København 9./7. til Vigo. — H. C. Grube afg. Rio Grande do Sul 10./7. til Hamburg. — Habil, Bager, ank. Casablanca 12./7. — Debora, Rasmussen, ank. København 17./6. — Pampa, Svendsen, ank. Karlshamn 12./7.

INDHOLD:

København, den 14. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovierteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

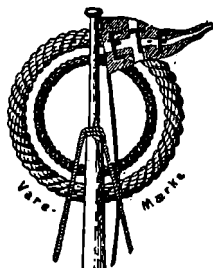
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
18'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Garholtermann, Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks - Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 54.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 18. Juli 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, snørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensers Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 10 Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kunsthjælpværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshjælpværker af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 510.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensione.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overflad-kondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Damppankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
 Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.
 Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Sejlskib købes.

Et stærkt og godt Sejlfartøj paa ca. 40 Tons brutto, egnet til Indlæg af Motor, søges. Beskrivelse og Pristilbud bedes i Billet, nrkt.: „245“, sendt til Bladets Kontor.

Motorskonnert

søges til Købs.
 Paul Wagner, Lübeck.
 Køb og Salg af Skibe.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
 || Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
 Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. **Amaliegade 30.** Øbro 125 u.

Kompasser

efter
 Lord Kelvins System
 eget Fabrikat.

Spritkompasser
 E. S. Ritchie & Sons
 originale
 samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
 (Sprit og tørrer)
 i Kasse eller Hus med
 Lampe.

Azimulinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter
 dobbelte og lange

Sextanter og Oktanter
 med og uden
 Kew Certifikat

Reparationer
 udføres.



Walkers

originale
 Lodde- og
 Loggeapparater

Fuldfarts
 Loddemaskiner
 Loddespil

Loddewire
 (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
 m. m.

Reparationer
 udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)

samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

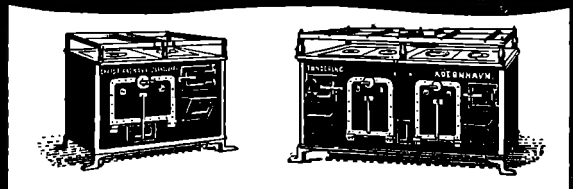
Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavn, den 18. Juli 1911.

Breve til Søfolk i engelske Havne. Det danske Konsulat i Hull har indberettet til Udenrigsministeriet, at Breve til danske Skibe ikke sjældent sendes under Adresse »Harbour Master, Hull«, og at der heraf er opstaaet Forsinkelser ved Brevenes Aflevering.

Opmærksomheden henledes derfor paa, at »The Harbour Master i Hull, til hvem saaledes adresserede Breve kommer, er en Funktionær, der kun har Myndighed over den saakaldte »Old Harbour« eller River Hull, et mindre Udløb til Humberen, hvor der kun ganske undtagelsesvis kommer danske Skibe.

De danske Skibe benytter jo næsten altid Dokkerne og da disse sidste, som ejes af henholdsvis North Eastern og Hull og Barnsley Jernbaneselskaber, ikke er under en og samme Kontrol, kendes der ikke i Hull nogen Funktionær med Myndighed over samtlige Dokker, svarende f. Eks. til Havnekaptajnen eller Havnemesteren i Danmark.

Breve til danske Skibe, der ligger i Hull, bør derfor adresseres enten til Konsulatet eller til Skibets Mægler eller ogsaa til selve Skibet.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Lodsafter i Archangel. Et herværende Rederi har fra sin Mægler i Archangel modtaget Meddelelse om, at flere Skibe er blevet idømt dobbelt Lodsafgift i Archangel, fordi Førerne ikke har skænket et Cirkulære fra Archangels Lodsvæsen, som er blevet overrakt dem af Lodsens, naar denne kommer om Bord, den behørig Opmærksomhed.

Det nævnte Cirkulære er saalydende:

»Chefen for Archangels Lodsvæsen gør herved Redere og Kaptajner opmærksom paa, at ved Udfyldelsen af Lodsens Blanket maa der anføres Skibets fulde (Netto) Størrelse i Følge Maalebrevet, indbefattende ogsaa de i Maalebrevet anførte Lasterum over Dækket, — d. v. s. der maa angives det Antal Tons, for hvilket der betales Havneafgift til Archangels Toldkontor.

For urigtig Angivelse af Skibets Størrelse bøder den Skyldige dobbelt Afgift for Lodsning i Følge Lodslovens § 93.«

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Besejlingen af Archangel. Den 30. Maj telegraferede Bestyreren af det danske Konsulat i Archangel til Udenrigsministeriet, at største tilladte Dybgaaende paa Archangelsk Barre var 18 Fod. Fra nævnte Konsulat har Udenrigsministeriet nu modtaget en Beretning af 6. ds., der meddeler, at Barren nu er blevet opmudret, saaledes at der er 20 $\frac{3}{4}$ Fod. Det er derefter tilladt Lodserne at føre Skibe over Barren med 20 $\frac{1}{4}$ Fods Dybgaaende. Der vil blive hejst Vandstandssignaler paa Modjuga Fyr, og skulde disse vise, at der ved Højvande — en Time før højeste Vandstand — er endnu mere Vand, vil ogsaa Skibe med større Dybgaaende end ovenanført kunne blive ført over Barren. Det skal blot iagttages, at der aldrig er mindre end $\frac{1}{2}$ Fod Vand under Kølen.

Statsbanerne. Under 8. d. M. er Skibsfører af 2. Grad ved Statsbanerne J. C. Petersen udnævnt til Skibsfører af 1. Grad og Styrmand og fast Reservefører ved Statsbanerne H. C. Mogensens udnævnt til Skibsfører af 2. Grad begge fra 1. August.

Marineministeriet meddeler:

Rødvig Havn. Varpebøjen udenfor Rødvig Havn er tildels sunken og ligger farlig for Sejladsen med mindre Fartøjer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Translatør Rasmussen, Svendborg: Der er i denne Sag et ganske bestemt Punkt, som jeg synes, det kunde være paa sin Plads, at Foreningen her tog Stilling til. Det er, tror jeg for Sejlskibene næsten det vigtigste Spørgsmaal, nemlig dette, hvorledes Dansk Sejlskibsrederi-Forening eller Sejlskibsfarten overhovedet vil stille sig, hvis der skulde blive Tale om ret vidtgaaende Udvidelser af Kravene til Styrmandseksamen. Jeg har ved tidligere Lejlighed offentlig beskæftiget mig hermed. Som bekendt er der for nogen Tid siden vedtaget en Lov om Maskinistuddannelsen med ret vidtgaaende Krav. Nu har jeg ment, at den naturlige Følge deraf maatte være den, at man til dem, der uddannes til Officerer i Dampskibe, maatte stille i hvert Fald for Førernes Vedkommende mindst de samme Krav, som der stilles til Maskinistene om Bord. Gaar man ud fra, at det bliver Tilfældet, og at disse Krav bliver saa vidtgaaende, at det bliver betænkeligt for Sejlskibsfarten at gaa med dertil, er det paa sin Plads, at Foreningen tager Stilling til, hvad der skulde gøres. Hvilken Stilling vil nu Foreningen kunne tage? Man kan gaa to Veje: enten paalægge sig de Byrder at gaa med til saadanne Udvidelser, som eventuelt vil kræves for Dampskibenes Vedkommende, for ikke at udelukke unge Mennesker fra senere at gaa fra Sejlskibsfarten over i Dampskibsfarten, eller man kan sige Nej til Udvidelserne, for derved at lette Sejlskibsfarten; men saa vanskeliggør man det for de unge Mennesker senere at gøre den nævnte Overgang, og man skaber to Klasser af Søfolk. Jeg finder, at det er et ret væsentligt Punkt, som man kunde tage bestemt Stilling til uden derfor at gaa i Detaljer eller foregribe Kommissionens Arbejde.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal: For mig som Medlem af Udvalget er det vanskeligt at komme nærmere ind paa det rejste Spørgsmaal. En Ting tror jeg roligt at kunne sige her uden at begaa nogen Indiskretion, at for mig staar det og har altid staet — det ved de aller fleste tilstedeværende — som en af de aller-simpleste Grundbetingelser for Udviklingen af Skibsfarten, altsaa ogsaa af Sejlskibsfarten, at Skellet mellem Dampskibsfart og Sejlskibsfart gøres saa lille som muligt. Det staar for mig som Livsbetingelsen for dansk Skibsfart, ikke alene for Sejlskibsfarten men ogsaa for Dampskibsfarten, af den simple Grund, at hvis den i Fremtiden skal hævde den danske Nations Ære, maa den rekrutteres fra den Stand, som er opdraget i den danske Sejlskibsfart. Derfor maa denne være villig til at yde sin Skærv til Samfundets Vel, som den har gjort hidtil. Jeg tror ikke paa, at Fordringerne til Styrmandseksamen vil blive skærpet ud over rimelige Grænser. Jeg tror, det vel lader sig gøre at finde en tilfredsstillende Ordning, uden at Fordringerne bliver for store for Sejlskibsstyrmandene. Jeg tror ikke, man kan sige i Almindelighed, at vi kan i Sejlskibsfarten nøjes med mindre Vilkaar end i Dampskibsfarten, naar vi bortser fra Fordringerne i Maskinlære. Der er intet i Vejen for, at det Fag bliver frivilligt.

I Anledning af den ærede Formands Bemærkning om, at den, der faldt i Engelsk, skulde være fritaget for at læse om igen i de andre Fag, skal jeg tillade mig at bemærke, at saa kunde man sige det samme om den, som faldt i Dansk eller Matematik. Naar man over-

hovedet er inde paa den Betragtning, at de unge Mennesker bør have den bestemte Kundskabsmængde for at kunne gøre Fyldest som Officerer i Skibene, vil Resultatet blive, at man kommer til at drage et Skel og sige: Den, som har bestaaet i Navigation, beholder sit Bestaaet deri, men kan bagefter tage Eksamen i de andre Fag. Jeg finder ikke den Betragtning ganske rigtig, for saa vidt som vi maa skelne mellem to Grupper af Interesser, som nødvendigvis fremstiller sig, hvor Talen er om Navigatorstandens Kundskaber, nemlig Samfundsinteresserne og de private Interesser. Og naar Talen er om Samfundets Interesser, hvor det Offentlige mener, at det bør stille Fordringer til de Folk, som skal være Førere i vore Skibe, maa man ubønhørlig holde paa, at Fordringerne skal opfyldes, for at vedkommende kan opnaa det Eksamenbevis, som er Grundlaget for Sønæringsbeviset. Anderledes hvad angaar Højnelse af Standen ved Tilførsel af nyttige Kundskaber, som i og for sig ikke er nødvendige for, at vedkommende kan hævde sin Stilling, men som spiller en stor Rolle for, at han paa værdig Maade kan hævde sig blandt sine Kolleger af andre Nationer. Altsaa, hvor Talen er om de Fag, som man maa regne som frivillige Eksamenfag, staar Sagen selvfølgelig saaledes, at der maa enhver have Lejlighed til at erhverve sig det mest mulige af Kundskaber og afpasse det efter sin Evne, sin Pengepung og sin Tid. Men det kan man vanskeligere ved tvungne Eksaminer. Derimod bør man selvfølgelig sørge for, at Udgiften bliver den mindst mulige, og at der ikke medgaar for lang Tid, og det maa naturligvis ske ved, at Staten i væsentlig Grad, i betydelig højere Grad end hidtil, yder sin Støtte. Nærmere at komme ind paa, hvad der foreligger i Udvalget, kan og vil jeg selvfølgelig ikke.

Formanden: Naar dette Spørgsmaal er kommen til Forhandling her, er det væsentlig, fordi vi mente, at Kommissionen derigennem kunde faa et Fingerpeg med Hensyn til, hvad man tænker om Sagen netop i denne Kreds, hvor der er saa mange Skibsredere. Vi vil ikke foreskrive Regler eller blande os i Kommissionens Arbejde, men kun komme med en høflig Antydning af, hvorledes vi tænker os Forholdet ordnet.

Med Hensyn til Udvidelserne af Fordringerne, som Translatør Rasmussen talte om, har jeg ogsaa den Tanke, at Udvidelsen for Navigationens Vedkommende ikke vil blive saa stor. Jeg tror ikke, den nuværende Kommission arbejder hen til at gøre det meget svært at bestaa, men selvfølgelig er der enkelte Omraader, hvor Ordningen ikke passer paa de nuværende Forhold. Jeg skal saaledes nævne den Stilling, Engelsk har. Nødvendigheden af at kunne Engelsk er noget, som er kommet frem i vore Dage. Sproget er saa udbredt, at det nærmer sig til at blive internationalt for Sømandsstanden. Derfor vilde ingen sige noget dertil, hvis dette Fag skulde gøres til Eksamenfag ved Styrmandseksamen. Jeg fik det Indtryk, at Mægler H. A. Hansen var enig med mig i, at det var heldigst at faa det ordnet saaledes, at den, der falder i Engelsk, men iøvrigt bestaar for hele Navigationens Vedkommende, ikke skal være pligtig at læse det hele om igen. Naar vedkommende en Gang har bestaaet i Navigation, skal han have Ret til at beholde Beviset derfor. Den Tid, der kommer bagefter, kan anvendes bedre end til at tygge Drøv paa Navigationen. Der er i vore Dage Trang til Kundskaber hos Søfolk, og de kan anvende den Tid, hvori de skal læse om paa Engelsk eller maaske Maskinlære, til at erhverve sig nogle af disse Kundskaber. Man siger, at unge Søfolk glemmer Navigationen saa hurtigt, og at de derfor har godt af at gennemgaa Stoffet en Gang til. Men om de glemmer det paa et eller paa to Aar, kan være det samme, for forlange, at de stadig skal huske de Ting, de ikke har Brug for i det daglige Liv, kan man ikke, det siver bort efterhaanden. Derimod kunde de samle andre Kundskaber, som kunde være til Nytte hele Livet. Hvis derfor Kommissionen kunde ordne det saaledes, at de, som faldt i Engelsk, ikke fik Styrmandsbevis, før de havde bestaaet Prøven i Engelsk, men der-

imod Bevis for, at de havde bestaaet i Navigation, vilde det være meget ønskeligt.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Principielt skal jeg ikke have det fjærneste imod det, men jeg ser i og for sig ikke, at det er ganske naturligt, idet Talen her er om de tvungne Fag. Saa vilde der kun blive tilbage det ene Fag Navigation. Men der er mange andre Ting, som Eleverne skal have med, og hvor man maatte stille samme Belingelse og sige, naar de har faaet Eksamen i det ene, skal de have Bevis derfor, og saa kunde vi i Stedet for at gavne de unge Mennesker komme til at skade dem ved at forlænge Læsetiden for dem (Afbrydelse). Jo, naar Maskinlære bliver et frivilligt Fag, undtagen for dem, der skal i Dampskibsfart, vil det betyde en Forlængelse af Skoletiden for Gennemsnittet af de Skolesøgende. Jeg taler i dette Øjeblik som Skolemand, det betyder intet andet end en gennemsnitlig Forlængelse af Skoletiden med c. én Maaned, for en hel Del vil kunne naa at tage Maskinlære med i den Tid de bruger til at læse til første Afdeling. Jeg skal gøre de Herrer opmærksom paa, at det er godt at have mere end én Ting at tænke paa, naar man skal forberede sig til noget. At holde sig i Bevægelse paa mange forskellige Omraader giver en forbløffende Evne til at holde sig lysvaagen. De unge Mennesker skulde gerne naa noget mere end at blive proppet som Flasker med en vis Kundskabsmasse. Skolen skulde tillige betyde Vækkelse til Kamp for deres fremtidige Eksistens, og et større og friere Syn paa, hvad der rører sig i Livet, Forstaaelse af, hvad de har haft med at gøre, hvilket i mange Tilfælde har ligget udenfor deres Horisont. Det skulde de vækkes til. Derfor skal man ikke være saa ængstelig for, at de skal spænde over mere end en Disciplin.

Naar vi nu kommer til en Omordning, som vi maa komme til, er det af væsentlig Betydning, at der opnaas det, som vi har savnet i lang Tid nemlig Ro om Spørgsmaalet, og skulde det være saaledes, naar Udvalgsforslaget en Gang fremkommer, at De finder, at der er enkelte Omraader, hvor der maaske kunde have været knebet lidt, beder jeg Dem lægge Dem paa Sinde, at der er forskellige Retninger, som gør sig gældende. Men dersom vi ikke kommer til et samlet Resultat, faar vi ikke Ro over Spørgsmaalet, og det betyder en hel Del, ikke alene for os selv, men for den danske Skibsfarts Omdømme i Udlandets Øjne. Der maa rammes en Pæl gennem Udtalelserne om, at den danske Navigatorstand staar paa et Standpunkt, som ikke kan maales med det i Udlandet; det maa umuliggøres for nogen at sige det. Det er et Hensyn, vi bør have for Øje. Det kan være, at Fordringerne paa enkelte Omraader kommer til at se ud, som om de var nok saa strenge som i Norge, men jo mindre Nation, desmere maa man gøre for at hævde sig i Kampen for Tilværelsen. Jeg vil hede de Herrer tænke derpaa, naar de bedømmer det Resultat, der vil fremkomme.

Navigationslærer Christensen, Marstal: Jeg tror ikke, det vil være praktisk heldigt at indrette det saaledes, at Kandidaten, hvis han ikke bestaar i et enkelt Fag, skal kunne tage Eksamen i det Fag bagefter, saaledes at han ikke faar Eksamenbevis, før han har bestaaet ogsaa i det. Det er min personlige Mening. Jeg tør ikke komme ind paa Stemningen indenfor Udvalget. Min Opfattelse med Hensyn til Maskinlære er den samme. Jeg for mit Vedkommende ønsker, at den hele Eksamen skal være samlet. Der kan nævnes mange Eksempler paa, at Maskinlære har hjulpet Eleverne til at bestaa Eksamen. Jeg tror, vi har langt flere Eksempler derpaa end paa, at den har bevirket, at de ikke har bestaaet.

Jeg kan slutte mig til Translatør Rasmussens Udtalelser. Jeg er besjælet af den samme Tanke som han, nemlig at højne Styrmands- og Skibsførerstanden saa meget som muligt. Ja, det er vel alle, kun mener man, at det kan naas ad forskellige Veje. Det er min Overbevisning, at Sejlskibsfarten ikke kan være tjent med Skibsførere med mindre Uddannelse, end Dampskibsfarten kan

være tjent med. Sejlskibsførere skal i alle Retninger staa mere paa deres egne Ben end Dampskibsførere, og jeg tror ikke, det er Ret for de unge, om de skulde komme til at staa med en ringere Uddannelse, som giver dem mindre Ret til Erhverv, det vilde være Synd for dem. De maa staa saaledes, at de, hvis de kommer bort fra Sejlskibene, kan søge andre Veje i samme Erhverv f. Eks. gaa over i Dampskibstjeneste. Derfor tror jeg, at det er bedst overhovedet ikke at arbejde hen til at faa to forskellige Klasser Skibsførere, men at vi som hidtil bør have én Klasse Skibsførere.

Formanden: Det Spørgsmaal, Navigationslærer Christensen fremdrog, er vi fuldt enige om. Jeg har aldrig hørt ved vore Møder, naar Navigationssagen var for, at man ikke har været enig om det uheldige i at faa to Klasser Skibsførere, fordi vi, hvis det skete, vilde gøre de unge Mennesker en Bjørnetjeneste. Tager de en mindre Eksamen, kommer de snart ud at sejle, bliver gift og Familjeforsørgere og faar saa ikke Lejlighed til at komme paa Skole igen og bliver derved afskaarne fra at gaa videre. Jeg tror, vi er enige derom.

Med Hensyn til Maskinlære har jeg, som Hr. Christensen maaske husker, ofte pointeret, at jeg mener Maskinlære skal være obligatorisk. Jeg tror, det er bedst, at de tager Eksamen deri i den unge Alder, de klarer det nok i den Alder, de fleste laaner Penge til Skoleopholdet. Det bliver vanskeligere, naar de bliver ældre. Altsaa med Hensyn til Ønsket om, at Maskinlære bliver obligatorisk Fag, er vi enige med de to Herrer af Kommissionen, som ikke tør tale aabent, men en Del af os mener, at Eleverne kunde anvende Tiden bedre ved at lære noget andet, naar de først har lært Navigation i Stedet for at blive ved at opfriske Kundskaberne deri; der er i Navigationen saa mange Smaating, man ikke har Brug for i det daglige Liv. Jeg haaber, at de Herrer nu har forstaaet, hvad jeg mener. Navigationskolebestyrer Hansen udtalte, at der burde komme Ro over Spørgsmaalet, naar Kommissionens Arbejde kom frem. Vi er vel alle enige om, at det vilde være heldigst. Men netop derfor mener jeg, at det er bedre at tale om Sagerne ved et Møde som dette, end at gaa og ærgre sig i aarevis, fordi man ikke har faaet det frem. Det har været min Grund til at udtale, hvad jeg har gjort. Hvorvidt man kan faa Ro over Spørgsmaalet, er vanskeligt at sige. Jeg skal i denne Forbindelse nævne, at jeg har hørt fra Dampskibsredere, at de vil søge at faa oprettet en næste Eksamen, en frivillig Eksamen, saaledes at unge Mennesker, som har erhvervet sig Ret til at føre Skib, skal kunne gaa tilbage og skaffe sig videregaaende Kundskaber og Uddannelse, saa at den Mand, som virkelig vil noget, virkelig vil ofre Tid og Penge derpaa, kan komme videre. Der er mange Ting, som det her vilde være vanskeligt at komme nærmere ind paa. Det, jeg har nævnt, er noget, som svæver i Luften, det ved vi. Derfor, at faa Ro over Spørgsmaalet vil tage nogen Tid, men jeg haaber, at man ved at tale om det maa komme til gensidig Forstaaelse, saa at vi naar det, som tjener de unge Mænd bedst.

Navigationskolebestyrer F. Hansen: Naar der skal forhandles, maa der baade fires og høres, og det vil ogsaa blive Tilfældet i Udvalget. Skønt jeg har den personlige Opfattelse, at vi gør de unge Mennesker en Bjørnetjeneste ved at gøre Maskinlære til et frivilligt Fag, vil jeg dog gaa med dertil, idet jeg har den Fornemmelse, at der er en stor Mængde indenfor Skibsfarten, som ønsker, at det ikke skal være tvungent for andre end dem, som skal gaa Dampskibsvejen. Saa langt vil jeg strække mig, for saa vidt det gælder Maskinlære. Jeg tror ikke, det er fornuftigt, men jeg gør det for at komme til et Resultat. Saaledes vil det gaa paa forskellige Omraader, naar der er forskellige Opfattelser, som skal forsones; man maa slaa af hist og her og bestræbe sig for at komme hinanden i Møde. Det vil denne Kreds ogsaa gøre, og den vil forstaa, at nogle af Resultaterne er bleven til paa den Maade, at man har søgt at nærme sig til hinanden for derved at

komme til at give Udtryk for det, som er den virkelige Stemning, for den er aldrig ensidig, den maa tage Hensyn til alle Sider.

Translatør Rasmussen, Svendborg. Jeg er ikke ganske klar over, om Formanden mener, at man ved den tvungne Eksamen skal kunne bestaa i enkelte Fag ad Gangen. Formanden har kun nævnt Engelsk i Modsætning til Navigation og Maskinlære, men der er en Masse andre Fag. Ønsker Formanden det saaledes ordnet, at hvis en Kandidat f. Eks. bestaar i alle andre Fag, kun ikke i Dansk, saa skal han have bestaaet for de andre Fags vedkommende og kun læse om i det enkelte Fag?

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Efter de faldne Udtalelser kunde det synes, som om der var nogen Stemning for, at Maskinlære skulde være obligatorisk ogsaa til Styrmandseksamen. Vi har imidlertid en Fortid, specielt i Fyns Kreds, idet vi tidligere har arbejdet paa at faa Maskinlæren ud af Styrmandseksamen, saaledes at den ikke blev obligatorisk men frivillig. Det er min Overbevisning, at den samme Stemning er gældende nu hos os, at den, som beslutter sig til kun at fare med Sejlskibe, ikke behøver Maskinlære. Ogsaa fra kompetent Side er der udtalt, at det kan ikke betragtes som nødvendigt at tage Maskinlære med. Jeg maa henholde mig til, hvad vi i Fyns Kreds tidligere har været enige om: at søge at faa Maskinlære fjernet fra Styrmandseksamen som obligatorisk Fag.

Med Hensyn til det Engelske kan jeg slutte mig til Formandens Udtalelser om det heldige i, at en Kandidat, som er falden i Engelsk, ikke dermed er falden til hele Eksamen. Naar jeg slutter mig dertil, er det, fordi Faget er noget nyt, og det derfor utvivlsomt vil være heldigt at faa en Overgangstid. For Tiden er Engelsk jo ikke tvungent Fag, det henhører under den anden Afdeling, den frivillige.

Formanden: Jeg forstaaer ikke Mægler Hansens Udtalelser med Hensyn til Maskineksamen. Jeg har ikke talt derom, jeg har hele Tiden sagt, saaledes som jeg har hævdet ved tidligere Generalforsamlinger, at vi gør de unge Mennesker en Bjørnetjeneste ved at lade dem slippe for Maskineksamen. Det har været mit stadige Standpunkt: jeg tror, jeg kan føre det flere Aar tilbage. Man kan sige, at det er ikke nødvendigt for Sømand, som farer med Sejlskibe, at kunne Maskinlære. Men jeg synes, at det er en god Ballast. Hvis vedkommende forlader Sejlskibene, har han de Kundskaber og kan gaa over i Dampskibstjenesten. Altsaa jeg er enig i, at de to Fag eventuelt bør blive obligatoriske dog paa den Maade, at Eleven ikke skal læse om paa dem, hvis han har bestaaet i Navigation, men ikke i disse Fag.

Med Hensyn til Translatør Rasmussens Forespørgsel skal jeg bemærke, at jeg mener den nuværende Ordning skal forandres derved, at Engelsk lægges til som tvungent Fag.

Der blev nævnt, at det maaske vilde være vanskeligere for en Del unge Mennesker at tage Eksamen, hvis Maskinlære ikke var obligatorisk Eksamensfag, og det skintede igennem, at naar enkelte ikke havde klaret sig saa godt i Maskinlære, men derimod havde bestaaet i de øvrige Fag, saa man gennem Fingre dermed og lod dem bestaa alligevel; og der blev sagt, at man tvivlede paa, at det vilde være heldigt at forandre den nuværende Ordning. Jeg vil sige, at den nuværende Navigationsdirektør er en praktisk og fornuftig Mand, og det er muligt, at han søger at indrette Eksamen saaledes, at han hjælper de unge Mennesker, men man kan tænke sig, at der som hans Efterfølger kommer en streng bureaukratisk Herre. Saa mener jeg ikke, det er saa heldigt, at der stilles for store Fordringer. Jeg tror, vi ikke skal gaa for langt, Tiden er ikke dertil, de unge Mennesker kan ikke ofre saa meget paa Eksamen. Den almindelige Styrmandseksamen med Tillægseksamen tager vel c. atten Maanedere. Kommer der nu Udvidelser til, vil det ikke blive langt fra et Par Aar. Det er jeg bange for, og jeg tror, at Regeringen

ogsaa vil være bange for at gaa for langt i den Retning, for det er et stort Spørgsmaal, om vi faar unge Søfolk, naar vi skærper Fordringerne allfor meget.

Navigationsskolebestyrer H a n s e n: Jeg skal til Formanden bemærke, at jeg tror, jeg udtrykkelig fremhævede, at jeg stiller mig, som jeg gør, fordi jeg ved, at der indenfor Skibsfarten er stort Flertal for at gøre Eksamen i Maskinlære frivillig undtagen for dem, som skal i Dampskibsfart. Nu maa Formanden undskylde, at det tror jeg fremdeles er Tilfældet for Marstals saavel som for Fyns Kreds Vedkommende. Jeg tror, at man staar paa det Standpunkt, at man ønsker Maskinlære kun skal være obligatorisk for dem, der skal i Dampskibsfart. Jeg sagde, at saa langt vil jeg gaa, skønt jeg tror ikke, det er praktisk for de unge Mennesker. Mit personlige Standpunkt er, at jeg kunde gaa med til at gøre Maskinlære obligatorisk for alle. Jeg er kun gaaet fra det, fordi jeg ved, at Stemningen er derimod. Saa snart der er Flertal for at gøre det til obligatorisk Fag, skal jeg være den første til at arbejde derfor, saa godt jeg kan.

Det forekommer mig, at den ærede Formands sidste Udtalelser var nær ved at rykke ind paa Omraader, som ikke egner sig til Diskussion ved denne Lejlighed. En Ting tror jeg, jeg tør fritage min Kollega for at have udtalt, nemlig, at der blev set gennem Fingre ved Eksamen i Maskinlære. Jeg er tilbøjelig til at tro, at man ikke har nødig at være bange for Maskinlæren, saa meget mere som det er et af de aller mest praktiske Fag. De fleste unge Mennesker har sejlet inden Borde med Spil og Dampmaskine og kender dertil. Det er et af de Fag, som volder mindst Vanskelighed. Er der noget, som volder Vanskelighed, er det enkelte Ting paa Fysikens Omraade, som er lagt mindre praktisk til Rette i den Bog, de bruger. Jeg er sikker paa, at det Antal Tilfælde, der kan udpeges, i hvilket en Elev er faldet til Styrmands-Eksamen, fordi han ikke kunde sin Maskinlære, er let at overse. Jeg tror, at der i Marstal blandt c. 550 har været én. Jeg tror, der har været én, som har slæbt hele Vejen og selvfølgelig slæbte han ogsaa i Maskinlære. Noget lignende vil være Tilfældet ved alle andre Skoler. I Almindelighed behøver vi ikke at være bange for Maskinlæren. Men saa længe jeg ikke er overbevist om, at Stemningen er for at gøre den obligatorisk, vil jeg strække mig saa vidt at nøjes med at gøre den obligatorisk for dem, der skal i Dampskibsfart.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Jeg beklager, at mine Udtalelser har kunnet misforstaas. Jeg har ikke et Øjeblik tænkt paa, at der var set igennem Fingre med Eksamen, langt mindre villet sige det. Men jeg kan maaske ved et Eksempel nærmere oplyse, hvad det var, jeg tænkte paa. En Elev er kommet saa vidt i Pointsantal, at han mangler 8 i at have bestaaet, hvortil der udfordres 63. Han har altsaa 55. Han mangler endnu at eksamineres i Maskinlære. I dette Fag kan han bestaa med 4. Men 4 til 55 giver 59, medens han skal have 3 Gange Karakterernes Antal for at bestaa. Følgelig kan han ikke bestaa Eksamen med 4 i Maskinlære. Men hvis han kunde opnaa en bedre Karakter i Maskinlære, f. Eks. 10, vilde han faa ialt 65, altsaa have bestaaet, uden at der var set gennem Fingre med ham.

Skibsmægler H. A. H a n s e n: Det har glædet mig at høre Navigationsskolebestyrer Hansens Udtalelser med Hensyn til, om Maskinlære skulde være obligatorisk Fag eller ikke. For mig staar det saaledes, som om den ny Ordning vil blive truffet saaledes, at enhver Elev kan vælge at tage den Eksamen, han nu foretrækker. Naar der bliver flere Afdelinger, vil det være meget uheldigt at træffe Lovbestemmelser om, at en saadan Elev skal bestaa i et Fag, han ikke tænker sig at faa Brug for; den Tid, han maatte anvende derpaa, kunde anvendes paa mere praktisk Maade. Lad os stille os saaledes, at enhver Elev kan vælge, hvilken Eksamen han vil underkaste sig, og gøre disse Eksaminer saa lette som muligt og uden Fag, som de vedkommende ikke har Brug for, og Maskin-

lære har en Sejlskibsmand ikke Brug for. Jeg gentager, at med Hensyn til Engelsk vil det være praktisk at have en Overgangstid, idet Engelsk ikke nu er obligatorisk. Men jeg betragter det som absolut nødvendigt for en Officer i et Skib at kunne Engelsk, idet han ellers ikke kan forstaa de fleste Søkort eller Vejledninger og Appendikser og de engelske Bøger, som han skal kunne læse.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet ret tilfredsstillende med rigelige Laster, og der opnaas en lille Bedring i Raterne fra Sverig og Finland. Danmark har kun faa Laster til Østersøen tjenlig som Kombination. Tyskland er mat paa Laster Vest paa. Rusland har nogle Trælaster fra Riga, men som sædvanlig noteres Raterne betydelig lavere end fra Sverig og Finland; Petersborg har kun Anvendelse for 250 à 275 Tons Baade til England for noget senere Afskibning af Oljekager, medens der tilbydes nogle Trælaster derfra og fra Kronstadt. Syd- og Vestsverig viser lidt mere Liv i Trælaster. Østnorge har vedvarende flere Islaster, men Redernes Fordringer er paa Grund af det større Svind noget højere end Tilbudene, saa at der kun sluttet lidt af denne Vare.

Returfragter Vest fra er vedvarende noget bedre, idet der er flere Laster fremme saavel af Kul som Clay og Foderstoffer à resp. £ 6.10 à £ 7.10, 6/6 à 6/9 d. og 10 à 11 Frcs. til danske Havne, 12 à 13 Frcs. til Syd- og Østsverig alt efter Størrelse og Losseplads.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene i Øjeblikket nærmest uforandret. Udsigterne for Efteraaret synes imidlertid ret lovende. Høsten tegner til at blive tidlig og god, og allerede med Afskibning i denne Maaned fra Tyskland er der solgt ny Rug pr. Damper. Et andet Lyspunkt er, at Danzig venter en Del Oljekager og noterer pr. August 4 à 4¼ M., dertil kommer, at Sverig har mange Stenlaster til Tyskland og søger meget indtrængende Tonnage. Raterne er ogsaa fastere, bl. a. noteres til Stettin 3¼ M. fra Sydsverig; ogsaa Lysekil er højere stemt og noteres til Stettin 3¾ à 4 M., Neufahrwasser 4¼ M., hvorimod Halmstad endnu staar paa de hidtidige Rater. Med Hensyn til Rusland søger Libau flere Skibe pr. August for Oljekager 12 M. med Nedlast, 13 M. ballastgaaende, og noget lignende noteres fra Riga. Danmark har fra Provinserne rent ubetydeligt, og Kjøbenhavn er heller ikke videre livligt. Der sluttedes Majs til Præsto 10 Øre, Hvede Malmø 8 Øre. Majs til Neksø 12 Øre og udbyder Hvede (108 Tons Partier) til fynske Havne.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 12 amerikanske, 1 brasiliansk, 9 britiske, 8 franske, 3 tyske, 3 italienske, 11 norske, 1 russisk, 1 spansk; ialt 49. Dampskibe: 2 amerikanske, 2 østrigske, 1 belgisk, 12 britiske, 1 chilensk, 1 dansk, 1 fransk, 2 tyske, 2 græske, 1 italiensk, 1 spansk, ialt 26.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 5, Ild 3, kæntræt 3, forladt 2, kondemneret 1, ophugget 14, savnet 3; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 6, kæntræt 2, ophugget 11.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 12./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Algier 16./7.
— Algarve, Borries, afg. Dartmouth 15./7. hertil. — Anglo
Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 16./7. Syd paa. — Antwerpen,
Madsen, ank. Pera 13./7. — A. N. Hansen, Olsen, afg. Havre
10./7. til Dunkerque. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 15./7.
til Filadelfia. — Arno, Fischer, afg. herfra 13./7. til Antwerpen.
— Aurora, Gommesen, ank. hertil 16./7. — Baron Stjerne-
blad, Therkildsen, ank. Riga 16./7. — Beira, Lunge, ank. Genua
14./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 13./7. til
New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 14./7. til
Riga. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 14./7. — Esbjerg,
Strufve, ank. hertil 16./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle
15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 12./7.
— Georgios I, Sørensen, afg. Libau 15./7. til Hull. — Hellig
Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest, Munck, ank. hertil 17./7.
— Hjelm, Sørensen, afg. herfra 15./7. til Danzig. — J. C. Ja-
cobsen, Petersen, afg. Neapel 16./7. til Catania. — Jolantha,
Henriksen, ank. Antwerpen 12./7. — Kasan, Mikkelsen, afg. Lon-
don 15./7. til Libau. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 16./7. for
Antwerpen. — Kursk, Tønnesen, afg. Reval 15./7. til Petersborg.
— Loire, Craignou, ank. Dunkerque 16./7. — Louise, Larsen,
pass. Brunshüttel 14./7. for London. — Louisiana, Ørsted, ank.
hertil 14./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12./7.
— Morsø, Nellemann, dokker. — Moskø, Jon Jønsen, ank.
Antwerpen 13./7. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./7.
— Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 13./7. — O. B. Suhr,
Frisenette, pass. Holtenau 16./7. for Dunkerque. — Omsk, Jacobsen,
ank. Libau 16./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 11./7. —
Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 11./7. til Boston. —
Perm, Gotthardt, ank. Libau 13./7. — Pregel, Iversen, ank.
Bordeaux 11./7. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 16./7. hertil. —
Seine, Damp, ank. Berdeaux 6./7. — Saxo, Müller, ank. Libau
16./7. — Texas, Clauson Kaas, ank. Sunderland 14./7. —
Thyra, Dam, afg. herfra 16./7. til Stettin. — Tiber,
Bech, afg. Dartmouth 15./7. til Barcelona. — Tyr, Thaning, ank.
hertil 17./7. — United States, Gotsche, ank. Kristiania 17./7.
— Vendsyssel pass. Holtenau 14./7. for Petersborg. — Vi-
king, Meyer, dokker. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 15./7.
— Tomsk, Kruse, ank. Riga 4./7. — Saratov ank. Hull 12./7.
— Malm afg. Liverpool 15./7. til Swansea. — Lena afg. Liver-
pool 13./7. hertil. — Vadsø ank. Manchester 7./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Suez 14./7. —
Samui pass. Gibraltar 14./7. — Bandon afg. Singapore 10./7. —
Pangan ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chumpon afg. Singapore
28./6. — Arabien afg. Port Said 11./7. — Siam afg. Karatsu
10./7. — Indien afg. Moji 17./7. — Cathay afg. Hamburg
15./7. — Tranquebar afg. Göteborg 15./7. — Kina afg. Suez
15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland
1./7. — St. Jan afg. Paramaribo 2./7. — St. Croix ank. Kjø-
benhavn 7./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppedalle 11./7. —
Martha, Christensen, afg. Sunderland 14./7. — Elna, Rathje,
ank. Kjøbenhavn 14./7. — Therese, Pedersen, afg. Calais 15./7.
— Simone, Møller, ank. Norrkøping 16./7. — Jeanne, Olsen,
afg. San Felicu 11./7. — Vera, Larsen, ank. Vardo 16./7. —
Daisy, Lagesen, ank. Kotka 16./7. — Anine, Leth, afg. Archang-
el 7./7. — Kamma, Løffler, afg. Blyth 14./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 10./7. —
Amalienborg afg. Stax 11./7. — Brattingsborg ank.
Sharpness 8./7. — Børglum pass. Sagres 9./7. — Chassie
Mærsk ank. Terneuzen 11./7. — Dansborg pass. Kjøbenhavn
12./7. — Elsborg afg. Brahestad 13./7. — Esrom afg. Nicola-
jeff 7./7. — Flynderborg ank. Rotterdam 11./7. — Fredens-
borg afg. Kemi 8./7. — Frederiksborg afg. Cardiff 7./7. —
Guldborg ank. Huelva 12./7. — Gurro ank. Genua 13./7. —
Hammerhus ank. Rio Janeiro 8./7. — Harrildsborg pass.
Hansholm 12./7. — Hundborg pass. Grimsby 13./7. — Høne-
borg afg. Libau 8./7. — Jelling afg. Penarth 9./7. — Joms-
borg ank. Newport 11./7. — Jungshoved pass. Barry 13./7.
— Jægersborg afg. Sunderland 11./7. — Kallundborg
afg. Cardiff 5./7. — Kalø ank. Manchester 23./6. — Klampen-
borg ank. Jacobstad 5./7. — Kronborg ank. Baltimore 12./7.
— Lejre ank. Methil 8./7. — Lilleborg ank. Pouillac 10./7.
— Marselisborg ank. Petersborg 30./6. — Visborg ank.
London 7./7. — Næsborg ank. Cardiff 11./7. — Peter Mærsk
ank. Kiel 8./7. — Randelsborg ank. Thamshavn 13./7. —

Rosenborg ank. Ghent 8./7. — Silkeborg ank. Huelva 12./7.
— Skakkeborg pass. Kjøbenhavn 12./7. — Skanderborg
ank. Koivusaari 9./7. — Skjoldborg ank. Talbot 26./6. —
Skodsborg afg. Sunderland 11./7. — Spigerborg ank. Run-
corn 3./7. — Stegelborg ank. Algier 13./7. — Stjerne-
borg afg. Huelva 11./7. — Søborg ank. Cardiff 10./7. —
Taarnborg ank. Delfzyl 10./7. — Tuborg pass. Beachy Head
10./7. — Ulfborg afg. Methil 3./7. — Uranienborg pass.
Kjøbenhavn 11./7. — Vordingborg ank. Petersborg 12./7. —
Ørkild afg. Newport 12./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Hook of Holland 14./7.
for Taragona. — Nautik, N. Nielsen, ank. Råfsø 12./7. — Nord-
soen, Gram, afg. Gibraltar 10./7. til Brake. — Nexos, Basse,
pass. Sagres 14./7. for Taragona. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør
13./7. for Søderhamn. — Fylla, Brinck, ank. Marseille 11./7. —
Gerda, Iversen, ank. Gibraltar 15./7. — Hebe, Gregersen, pass.
Hook of Holland 13./7. for Alicante. — Inger, Schiff, afg. Königs-
berg 15./7. til Råfsø. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm
14./7. for Kartagena. — Karla, K. Nielsen, afg. Sevilla 14./7. til
Goole. — Laura, Pedersen, ank. Bristol 11./7. — Marie, Jessen,
ank. Koivusaari 14./7. — Nora, Lauritsen, ank. South Shields 15./7.
— Olga, Christensen, afg. Stolpmünde 14./7. til Raumo. — Cito,
Jepsen, afg. Gibraltar 11./7. til Cardiff. — Bodil, Udall, ank.
Nantes 10./7. — Dagmar, Mathiasen, afg. Sevilla 9./7. til Ma-
rokko. — Norma, Mikkelsen, afg. Riga 13./7. til Pasages.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Tampa 15./7. —
Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perthamboy 13./7. — Kron-
prinsesse Louise, Petersen, ank. London 12./7. — Urania,
Clausen, ank. Leith 15./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Esbjerg 14./7. — Kron-
prins Frederik, Andresen, ank. Helsingtørs 15./7. — Hol-
land, Poulsen, afg. Nakskov 15./7. — England, Andersen, afg.
Leith 13./7. — Rusland, Bennetzen, afg. Neufahrwasser 12./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 14./7. til London. — Johan Slem,
Nielsen, afg. London 13./7. til Petersborg. — Pawel Andrejeff,
Tannebek, ank. Rouen 11./7. — Harald Klitgaard, Rasmusen,
ank. Blyth 14./7. — Russ, Petersen, afg. Cape Tormentine
13./7. til Belfast. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Pe-
tersborg 12./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Lon-
don 13./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manche-
ster 1./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank.
Burntisland 10./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton
8./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Belfast 10./7. — Newa,
Dahl, ank. Barrow 7./7.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Petersborg 13./7. — Lon-
don, Bom, ank. Amsterdam 4./7. — Paris, Tholander, ank. Lon-
don 13./7. — Bryssel, Kaas, ank. Methil 11./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Grangemouth 8./7. til Archang-
el. — Wien, Boeck-Hansen, ank. East Hartlepool 13./7. —
Roma, v. Thun, afg. Huelva 4./7. til Stettin.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Wismar 13./7. —
Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 12./7. for Rotterdam. —
Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 15./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 10./7. — Nelly, Clau-
sen, afg. Archangel 8./7. til Oneglia. — Fanny, Eriksen, ank.
Carlshamn 14./7. — Lilly, Nielsen, pass. Sagres 13./7. for Oxelö-
sund. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 11./7. for Barcelona.
— Dagny, Sørensen, pass. Kanal 11./7. for Aviles. — Mary,
Bang, afg. Riga 12./7. til Bayonne.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rouen 13./7. — Sjælland, Svar-
rer, ank. Petersborg 16./7. — Agnete, Farup, afg. Faaborg 14./7.
— Hermia, Hansen, afg. Neufahrwasser 15./7. — Alice, Jør-
gensen, ank. Seaham 12./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Aalborg 15./7. — Ragu-
hild, Schultz, afg. Riga 13./7. — Valborg, Hansen, ank. Win-
dan 8./7. — Gunhild, Hansen, afg. Rouen 13./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 14./7. — Freja,
Nielsen, ank. Danzig 13./7. — Vera, Thing, ank. Grimsby 15./7.

Sejlskibe.

Æra. Proven, Schmidt, er ank. St. Johu (N. B.). — An-
gar, Jørgensen, ank. Kolding 14./7. — H. C. Christensen,
Frederiksen, ank. Maceo 13./7. — Karen, Hermansen, ank.
Odense 13./7. — Kathinka, Olsen, ank. Hull 14./7. — Duen,
Hay, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Dana pass. Dover 12./7. for vestg.
— Skandia, Fabricius, ank. Sundsvall 15./7. — Niels, Chri-
stensen, ank. Uleåborg 14./7. — Henry, Bager, ank. Fowey 14./7.
— Argus, Jensen, ank. Swansea 15./7. — Amor, Hansen, afg.
Aarhus 14./7. til Antwerpen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Havarier og
Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Fjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.
Guldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldsohmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Trafikos Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansenco“

Tlfgr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:

Gefte, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundavall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fernu expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIBTTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,548.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farv. handel.

Havnegade 37. Nakskov.

Telf. 162

Telf. 162

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilaandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 55.

Kjøbenhavn, Fredag den 21. Juli 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwedes Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Moz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	------------------------

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copensura
Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon { 8901, 6886. NYHAVN 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telegr.-Adr.: „KAYDYHR

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.
Lagre paa alle store Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nilsson)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||

|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskiøe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 21. Juli 1911.

I Følge »Hamb. Corr.« har de tyske Myndigheder udsendt følgende:

Advarsel ved Anduvning af eller Bortsejling fra tyske Kystfarvande. 1) Ved Manøvrer, regelmæssige Øvelser eller af andre Grunde kan det blive nødvendigt at gøre Skibets Anduvning af tyske Flodmundinger og Havne, ligesom ogsaa Bortsejlingen derfra, afhængig af særlige Betingelser, eller ganske at forbyde den. 2) I saa Tilfælde bliver der opsat et Advarselssignal paa et iøjnefaldende Sted. Dette bestaar om Dagen af tre røde Balloner og om Natten af tre røde Lanterner, hejst lodret over hinanden. 3) Det samme Signal bliver vist fra Vagfartøjer, der under visse Forhold samtidig fører Lodsflag. 4) Alle Skibe, som kommer ind paa tysk Søterritorium, eller ønsker at forlade dette, skal, saasnart de ser de tre røde Balloner eller de tre røde Lanterner, sætte Lodssignalet og afvente Ankomsten af Vagt- eller Lodsartøjet. Det anbefales ethvert Skib, som er i Sigte, at ankre udenfor Søterritoriet eller blive i Havn, naar Advarselssignalet er hejst, og der skydes fra Vagtskibet om Natten. 5) Straks at stoppe eller dreje bi paa Anraab eller efter Signal. 6) Skibene maa paa Forlangende underkaste sig en Undersøgelse. 7) Vagt- og især Lodsartøjerne meddeler nærmere Underretning a), om der er oprettet en særlig Undersøgelsestjeneste og paa hvilket Sted, den skal ske, b) om og hvor længe Havneindsejlingen eller Flodmundingen er spærret, c) om der er fastsat særlige Anvisninger for at besejle et bestemt Gebet. 8) For udgaaende Skibe vil under visse Forhold Meddelelsen af de nødvendige Oplysninger ske, eller Undersøgelsen allerede blive foretaget i Havnen, af dennes Betjente. 9) Den, der handler imod denne Anordning, gør det paa egen Risiko, og har at indestaa for den derved forarsagede Skade.

Løftning af sunkne Skibe ved Flydedokker. Vor Tid, der er saa rig paa tekniske Forbedringer kan nu notere en Opfindelse, som synes egnet til at faa en stor Betydning paa Bjergningsvæsnets Omraade, skriver »Zeitschrift für Versicherungswesen«. Det drejer sig om at anvende Flydedokker til Hævning af sunkne Fartøjer. Det maa straks bemærkes, at der her ikke er Tale om et kun teoretisk Gode, idet disse Bjergningsflydedokker allerede i en Række Tilfælde har vist sig udmærket egnede til Hævning af sunkne Skibe. En Bjergningsflydedok bestaar af to L-formede Pontoner, som er forbunden med hinanden ved aabne Jernkonstruktioner. Hver af disse to Sidepontoner er ved Tvær- og Længdeskodder delt i flere vandtætte Afdelinger, som bliver fyldt med Vand, naar Dokken skal sænkes, og tømt ved Hjælp af Centrifugalpumper, naar den igen skal hæves.

Naar et sunket Fartøj skal hæves, bliver Dokken solidt forankret over det. Derpaa bliver det sunkne Fartøj gjort fast til Dokken ved Hjælp af særlige Foranstaltninger. Disse bestaar deri, at de enkelte Løftepunkter af Vægten bliver forbundet med hinanden ved et Samlingslov, hvorved man opnaar en jævn Spænding paa samtlige Broge, som er anbragt om det sunkne Fartøj. Ved at udpumpe Bjergningsdokken bliver det sunkne Fartøj nu løftet, hængende mellem Dokkens L-formede Pontoner. Den store Fordel ved disse Bjergningsdokker bestaar deri, at det ved Hjælp af dem hævede Fartøj muligvis kan repareres straks paa Stedet, og at Dokkens Betjening paa Grund af den simple Fremgangsmaade kun kræver forholdsviis faa Folk. Tager man i Betragtning, hvilket et kompliceret Apparat, der maa sættes i Bevægelse for at hæve et sunket Fartøj ved Hjælp af en Bjergningsdamper af den almindelige Type, saa vil man let kunne indse, at Benyttelsen af en saadan Bjergningsdok i visse Tilfælde vil kunne spare mange Penge for Assurandørerne. Desuden kan der ogsaa paa denne Maade undertiden gøres Regning paa Besparelse ved at undgaa at bugsere et sun-

ket Fartøj til en fjærntliggende Dok. En praktisk Prøve er gjort med en af et Kieler Værft bygget Dok ved Hævningen af Damperen »Hadassa«, der strandede i Keiser Wilhelm Kanalen og lagde sig paa Siden. I ethvert Tilfælde maa det fra et Søforsikringsstandpunkt paaskønnes, at et hidtilværende Savn herved synes afhjulpet, da et uheldigt Bjergningsforetagende undertiden kan koste Assurandørerne mange Penge.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi yderligere modtaget følgende Beretning af 12. ds. angaaende Sømandsstrejken i Holland:

Udenrigsministeriet meddeler, at Konsulatet i Rotterdam den 12. ds. har indberettet følgende angaaende Sømandsstrejken, for saa vidt angaar Holland:

»Paa et den 11. ds. afholdt Møde mellem Repræsentanter for Rotterdams Redere og Sømandenes Fagforeninger blev der truffet en Aftale, der i den nærmeste Tid vil være at stadfæste, hvorefter Striden for Rotterdams Vedkommende er bilagt paa følgende Betingelser: De hidtil for Fragtbaade almindelige Hysesatser, nemlig:

for Matroser fl. 39. pr. Maaned
- Fyrbødere - 43. pr. Maaned
- Lempere - 33. pr. Maaned

bliver bestaaende til Udgangen af dette Aar og forhøjes alle med fl. 3. pr. Maaned fra 1. Januar 1912, gældende for tre Aar.

Man venter, at der i Amsterdam i de nærmeste Dage vil blive sluttet en Overenskomst paa lignende Vilkaar.»

Den udenlandske Sømandsstrejke. Cardiff, 19. Juli. Paa et talrig besøgt Møde af Arbejdere af alle Fag vedtoges en Resolution om at standse alt Arbejde, indtil Skibsrederne har indledet Forhandlinger med Sømandene. Trælstarbejderne og Lossernes Fagforeninger har derefter udstedt Opfordring til sine Medlemmer om straks at standse Arbejdet. Endvidere har Sømandene besluttet ikke at tage Hyre paa noget Skib, end ikke til forhøjede Lønsatser, før Rederne har anerkendt Fagforeningen. (»Ritz. Bur.«.)

Skibsuplykke. Fra Hamburg meddeles, at Damperen »Elbing« tilhørende Rederiet F. Schichan i Elbing den 9. Juli er kæntrret paa 53° 39' N. Br. 5° 39' Ø. Lgd. Tre Mand af Besætningen, der drev omkring paa Vragstumper, er bleven reddet af Damperen »Portia« af Hamburg. Resten af Besætningen er sandsynligvis druknet. Liget af Kaptajnens Hustru blev fisket op i Nærheden af Vraget. »Elbing« var bestemt til Østersøen med en Ladning Jern og Koks. Damperen blev overskyllet af en Sø, hvorefter den lagde sig paa Siden og kæntrade. Ulykken skete saa hurtigt, at Kaptajnen og de Folk, der befandt sig under Dækket, ikke kunde komme ud af Skibet.

Afdød Redningsmand. En af de gamle Redningsmænd i Skagen, Henrik Madsen, er for et Par Dage siden afgaaet ved Døden efter kun et Par Dages Sygeleje i en Alder af omtrent 73 Aar. I 1882 blev han ansat som Baadmand ved Redningsstationen Skagen og deltog under den bekendte Lars Kruses Kommando i mange farefulde Redningsforetagender. Blandt disse kan saaledes nævnes Barkskibet »Karin« af Helsingborg, tremastet Skonnert »Statsmand« af Åland, Barkskibet »Ernst« af Kalmar og Galease »Gesine« af Bremen, ved hvilke Redningsforetagender der blev lagt stort Beslag paa Redningsmandskabets Mod og Udholdenhed. Den 1. Oktober 1894 tog Henrik Madsen paa Grund af fremrykket Alder sin Afsked af Redningsvæsenets Tjeneste; han havde da været med til at redde 99 Skibbrudnes Liv.

Sundhedsforanstaltninger. Regeringspræsidenten i Slesvig har, i Følge »Schleswigsche Amtsblatt«, udstedt følgende Anordning, angaaende den sanitære Behandling af Skibe i Havne ved Kieler Fjord, Slien, Flensborg- og Haderslev Fjorde, Ejderen og Husums Havn.

1. Ethvert Skib, der i Følge § 2 i Forskriften angaaende sanitær Behandling af Skibe i tysk Havn af 29. August 1907, er underkastet Undersøgelse, har at hejse det gule Flag paa Fokkemasten ved Indsejling i Kieler Fjord, naar Labø passerer, ved Indsejling i Slien, naar Schleimünde passerer, ved Indsejling i Flensborg Fjord, naar Holnis passerer, ved Indsejling i Haderslev Fjord, paa Reden ved Aarøsund, ved Indsejling i Ejderen, naar der Eidergalliotte passerer og ved Indsejling i Husum Havn, ved Ankomsten til Husumer Au.

2. Overtrædelse af denne Anordning vil blive straffet efter Loven.

Belønninger. Aalborg, 16. Juli. Som Paaskønnelse af det i høj Grad anerkendelsesværdige Arbejde, der blev præsteret, da Dampskibet »Margrethe« i Februar Maaned havde faaet Maskinskade i Nordsoen, ved hvilket Arbejde Skib og Ladning blev reddet, har Assurandørerne tildelt Kaptajn Lund, 2den Styrmand Nielsen, Donkeymand Larsen, samt Fyrbøderne Poulsen, Christensen og Lindkvist en Maanedes Hyre ekstra og 1ste Maskinmester Jepsen, 2den Maskinmester Hansen, 1ste Styrmand Konge-Mortensen samt Tømmermand Nielsen, hvilke særlig udmærkede sig, to Maaneders Hyre ekstra.

Sømandsbiblioteket for Danmark har udsendt Beretning for sidste Aar. Af denne fremgaar, at det i dette er vokset med over 850 Bind, som der har været rigelig Brug for, og i Katalogerne er nu indregistreret ialt 15,354 Bind.

Af disse er vel c. 14,000 i Behold og i stadig Cirkulation. Bogkasserne byttes mest Skib og Skib imellem, hvor man mødes i Havnene, og kun et mindre Tal sendes til Centralen. Med Kontrollen bliver det derved smaat nok, men Hovedsagen er jo dog, at Bøgerne bruges, og naar Kasserne bliver for mangelfulde, finder de saa hjem omsider.

Ved Centralen er der i Aarets Løb foretaget 52 Bytninger; ved et skarpt Eftersyn i de danske Havne haaber man, at dette Tal fremtidig maa blive noget større. Der er udsendt 20 helt ny Kasser, og ialt er nu 495 Bogkasser fordelt mellem Sejl- og Dampskibe fra alle Steder i vort Land. For nogle Aar siden begyndte man at forsyne Østasiatisk Kompagnis Skibe, og de gode Erfaringer, der her er gjort, har nu foranlediget Det forenede Dampskibsselskab til en Prøve med de af Selskabets Skibe, der gaar i Fragtfart paa Atlanterhavet. Biblioteket haaber efterhaanden her at kunne blive til Nytte for mange Sømand.

Biblioteket har mødt megen Velvilje fra Boghandlernes Side, og fra Folkeoplysningen har det i Aar modtaget en særlig stor Boggave. Det vilde være særlig taknemligt for at modtage Aargange af illustrerede Blade, ogsaa uindbundne. Biblioteket faar sine Indtægter ved Velvilje fra flere Sider og maa især takke Skrikes Stiftelse og det Raben-Levetzauske Fond for, at det kan løse sin Opgave. Dets Regnskab ballancerer med Kr. 1,494.47, og det bestyres af Sognepræst H. F. Poulsen i Dalum og Forstander Vilh. Rasch, Sømandshøjskolen i Svendborg.

Druknet. Svendborg, 17. Juli. I Følge et hertil indløbet Telegram fra Brunshüttel er en Matros Hjal-

ling, der var hjemmehørende paa Bornholm, skyllet over Bord fra Svendborgskonnerten »Laura« og druknet. (»Ritz. Bur.«.)

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjord den 19. Juli: Spredt Is 1 Mil fra Kap Nord.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Forslaget til Lov om Aktieselskaber.

Formanden: Forslaget er jo ikke helt nyt, det har været behandlet i Fællesrepræsentationen flere Gange. Til at begynde med gik Forslaget ud paa, at for Søfartens Vedkommende udfordredes der til Stiftelsen af et Aktieselskab en Aktiekapital af 50,000 Kr. Det var noget, vi fra Sømandsstandens Side ikke kunde gaa med til, og vi har i Fællesrepræsentationen arbejdet energisk paa at faa Beløbet nedsat betydeligt. Vi har søgt at forklare de vedkommende, at det, at der skulde saa store Kapitaler til for at danne et Aktieselskab, kunde sætte den danske Skibsfart en hel Del tilbage. At det har Betydning i vore Dage at faa dannet Aktieselskaber fremfor Partiselskaber, er jo en kendt Sag for alle. Vi er kommen saa langt med vort Arbejde, at Fællesrepræsentationen har indstillet til Ministeriet, at for Søfartens Vedkommende skulde der kunne dannes Aktieselskaber med en Kapital af 10,000 Kr. Efter hvad jeg véd, er det ikke modtaget særdeles vel i Ministeriet. Hos vore Naboer paa den anden Side Sundet har man ogsaa et Forslag til en Aktielov fremme, og jeg har hørt, at man deri for Skibsfartens Vedkommende kun fordrer 5,000 Kr. til Stiftelsen af et Aktieselskab. Skulde det vise sig at være rigtigt, maa vi haabe, at vort Ministerium maa indse, at vi ikke kan være tjent med daarligere Belingelser end vore Naboer. At man har stillet sig lidt uvilligt til Tanken om de 10,000 Kr., har jeg hørt, men jeg véd det ikke sikkert. Overhovedet har det jo lange Udsigter med Aktielovgivningen. Vi maa haabe, at vi til Slut faar saadanne Vilkaar, at vi kan være tjent med dem. Jeg véd ikke, om Hr. Kontorchef Krogh skulde kunne meddele noget om Sagen.

Kontorchef Krogh, Kjøbenhavn: Jeg har meget lidt at gøre med den Sag. Saa vidt jeg véd, har man akcepteret Tanken om de 10,000 Kr.

Skibsmægler Sofus Hansen, Thurø: Hvis man fastsatte, at Aktiekapitalen skulde være mindst 10,000 Kr., vilde det bevirke, at en ikke saa ringe Del af vore Skibe gik ud af Landet, for dér foregaar nu og da Handler med ældre Skibe til betydelig mindre Kapital. Der kunde stilles Belingelser om, at saa og saa stor en Del af Aktiekapitalen skal være indbetalt; men det skulde være tilstrækkeligt, der burde ikke være fastsat nogen bestemt Minimumsstørrelse for Aktiekapitalen.

Formanden: Det Synspunkt har ogsaa været fremsat. Men vi har for at kunne komme lidt i Møde i Sagen stillet den Forespørgsel, om Ministeren ikke kunde faa Dispensationsret i selve Loven, saaledes at naar de enkelte Tilfælde fremkom, som Mægler Hansen maaske sigtede til, kunde man søge Ministeriet om Dispensation. Saa vidt jeg kender den Kommission, som har med Aktieloven at gøre, fastholder den Bestemmelsen om, at Aktiekapitalen skal have en bestemt Størrelse. Det er vanskeligt at faa dem bort fra den Tanke. Men naar der er hjemlet Dispensationsret, kunde man maaske paa den Maade komme ud over Vanskeligheden.

Skibbygmester A. Jensen, Svendborg: Har der overhovedet været nogen Mislighed noget Steds med Hensyn til Søfarts Aktieselskaber, eller i alt Fald med Hensyn til Sejlskibsselskaber? Man hører ikke om noget misligt dér. Hvorfor sætte Aktiekapitalens Beløb saa højt, at det bliver meget trangt at danne Aktieselskaber for de ældre og mindre Skibe? Det er meget lettere at danne et Rederi som et Aktieselskab end som et Partrederi, idet et Aktieselskab kun paatager sig Garanti for den Sum, Aktiekapitalen lyder paa, hvorimod et Partrederi kan komme ud i det uendelige med Forpligtelserne. Naar der ikke foreligger noget misligt, synes jeg ikke, der er nogen som helst Grund til at fastsætte en bestemt Størrelse af Aktiekapitalen. Jeg synes, det kunde henstilles at lade Kapitalen gaa saa langt ned som muligt.

Sekretæren: Med Hensyn til det Spørgsmaal er jeg fuldstændig enig med Skibbygmester Jensen. Jeg forstaar ikke, at man her i Danmark skal sætte Aktiekapitalen saa højt. Man har i Sverig fastsat dens Minimum til 5,000 Kr., og endda kan man ved kongelig Bestemmelse komme ned under denne Grænse. Naar jeg er enig med Skibbygmester Jensen heri, maa jeg være uenig med Professor Torp, Formanden i den sidste Aktielovkommission. Han siger i et Foredrag, han har holdt herom:

»Selve Beføjelsen til at drive økonomisk Virksomhed under Aktieselskabsformen er nemlig en ganske overordentlig Begunstigelse, der ydes Kapitalen — en Ret til at drive Forretning og tjene Penge derved uden den Risiko, som er forbunden med det personlige Ansvar — en Begunstigelse, som medfører betydelig Fare for Misbrug i forskellige Retninger, og som derfor ganske naturligt kun bør indrømmes, hvor der er Trang til den, d. v. s. hvor Forretningens Omfang og Risiko er af den Art, at Stiftelsen af gode og sunde Foretagender let vil hindres, hvis det fordres, at Deltagerne skal hæfte personligt. Men det gælder bl. a. netop kun, naar det drejer sig om store Kapitaler.«

Jeg mener ikke, at Professor Torp ser rigtig sundt paa Sagen. Man kan sige, at det ved Dannelsen af Aktieselskaber herhjemme kun drejer sig om forholdsvis mindre Summer, saa at den Ret, de store har til at sætte deres Millionforetagender i Gang, burde de smaa ogsaa have, naar Stiftelsesformen bliver den samme og Garantien den samme, og det bliver de. Professor Torp mener personlig, at Beløbet 50,000 Kr. er altfor lavt. Det nu foreliggende Forslag er jo gaaet ned til 10,000 Kr., men det er vistnok ogsaa for højt. Burde det være mere end 5,000 Kr.?

Jeg vil gøre opmærksom paa, at der dog er rettet og forbedret noget i det første Forslag. Aktiekapitalens Minimum er som nævnt sat ned fra 50,000 til 10,000 Kr., og der indrømmes Selskaber til Fragtfart med Sejlskibe Ret til at fastsætte toaarige Perioder for Aflæggelse af Regnskab. Ligeledes kan der i Vedtægterne bestemmes en anden Frist for Regnskabsaaret, idet det fremhæves, at det ikke vil passe for Sejlskibe i oversøisk Fart at aflægge Regnskab hvert Aar. Jeg tror, man kan takke Fællesrepræsentationens Formand for, at der i den sidste Kommission er gjort opmærksom paa disse Ting. Jeg har den Opfattelse, at man i Danmark lige saa vel som i Sverig skulde kunne holde sig til en Minimumskapital af 5,000 Kr., og jeg skulde tro, at det var at foretrække frem for en Minimumskapital af 10,000 Kr., der eventuelt ved Dispensation kunde gaa ned til 5,000. Jeg véd ikke, hvorfor vi i Modsætning til Sverig skal have denne høje Aktiekapital. Jeg maa anse det for særlig uheldigt for Sejlskibsfarten.

Skibsmægler Sofus Hansen: Jeg kan ikke se, der er nogen som helst Anledning til at fastsætte nogen Minimumsstørrelse for Aktiekapitalen. Derimod tror jeg, jeg kan sige, at vi kunde gaa med til at lade Regnskabene efterse, eventuelt af en Repræsentant for Sta-

ten. Vore Regnskaber er i saa god Orden, at det kunde vi godt gaa med til. Men at sætte en bestemt Grænse for Aktiekapitalens Størrelse vil være at hæmme Udviklingen. Jeg véd ikke, hvor langt Arbejdet med Sagen er fremme, men jeg finder det rigtigst, at denne Forsamling udtaler sin Mening om, hvorledes vi ønsker Forholdet. Jeg tror, at de Herrer er enige i, at der ikke bør være nogen Minimumsgrænse for Aktiekapitalens Størrelse.

Skibsreder Knakkegaard, Nykjøbing, M.: Som bekendt er der meget Humbug inden for Aktieselskaberne, men vi har ikke hørt noget om den Slags inden for Skibsfartens Selskaber. Vi véd, at der laves Aktieselskaber paa baade 50,000 og 10,000 Kr., som er den komplette Humbug. Det er derfor rimeligt, at Kommissionen ønsker en bestemt Grænse, og jeg finder, at blev Grænsen trukket ved 5,000 Kr., kunde man være tjent dermed. 10,000 Kr. vilde være vel højt. Jeg vil henstille, at det udtales fra Forsamlingen, at Minimumsbeløbet bør nedsættes til 5,000 Kr.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Jeg vil særlig af Hensyn til de mindre Skibe støtte Skibsmægler Sofus Hansen. Jeg tror, der findes adskillige Skibsktieselskaber paa under 5,000 Kr. Jeg kan ikke se, at der behøver at være en bestemt Grænse, naar der er Garanti for, at den offentliggjorte Aktiekapital virkelig findes, saa at Folk ikke giver Selskabet større Kredit, end der findes Dækning for.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Marstal: Jeg vil benytte Lejligheden til at give Mægler Hansens Udtalelser min Tilslutning. Jeg tror, at skal der naas noget af praktisk Betydning, er det netop det, at der ikke skal være en bestemt Grænse for Aktiekapitalen. Det, det drejer sig om, er ikke andet end, at de andre Interesser ogsaa kan gøre sig gældende, og det er navnlig Interessen i, at man har Sikkerhed for, at den Aktiekapital, Selskabet lyder paa, er til Stede. Om den er paa 2,000 Kr. eller 500 Kr. er en Sag, som ikke kommer Lovgivningsmagten ved. Naar det vides, at der er en Aktiekapital paa 4,000 Kr., kan man rette sig derefter og være sikker paa, at dér er Grænsen for, hvad man kan betro de Folk. Derudover synes jeg ikke, Samfundet har noget at gøre. Jeg vil altsaa støtte de fra Forsamlingen fremkomne Udtalelser, som gaar ud paa, at der ikke fastsættes noget Minimum for Aktiekapitalens Størrelse, men at der kun skabes Sikkerhed for, at det Beløb, Aktieselskabet lyder paa, virkelig kan gøres effektivt, hvad Øjeblik det skal være. Saa er der ydet Garanti fra de Folk, der skal danne Grundlaget for Aktieselskabet, og det har der ikke været. Naar vi har faaet den megen Misere at se, er det netop, fordi mægtige Foretagender har ruttet med store Kapitaler, som ikke har eksisteret et eneste Sted; der har ikke været saa meget som én Cent af de Kapitaler, de har ruttet med. At Samfundet maa sikre sig mod saadanne Ting, forstaar jeg, men at man vil hindre den lille Kapital i at udnyttes paa frugbringende Maade for Enkeltmand og Samfundet, forstaar jeg ikke.

Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø: Jeg vil støtte de faldne Udtalelser om, at der ikke bør fordres et bestemt Minimum af Aktiekapitalen. Det kan synes, som om Staten ved at stille en saadan Fordring vil varetage de enkelte Interessenters Interesse, men jeg mener, det er heldigst, at hver enkelt varetager sine Interesser. Har jeg en Mand, jeg har Tillid til, maa jeg have Lov til at tage Aktier i hans Selskab. Lad hver enkelt Menneske bestemme, hvad han vil gøre, lad os ikke faa Staten til at varetage vore private Interesser. Jeg beklager, at det er lang Tid siden, jeg har læst Udkastet til Lov om Aktieselskaber og derfor har glemt det meste af Indholdet igen. Vilde det ikke være af Interesse, om en, der kendte specielt Betingelserne for Selskabers Stiftelse, vilde oplyse os nærmere derom. Det staar for mig, som om Forslagets Bestemmelser er saa vidtløftige, at dets Ved-

tagelse efter min Opfattelse er ensbetydende med, at der spændes Ben for Dannelsen af Aktieselskaber. Der er saa mange Formaliteter at varetage, førend man kan sige, at nu er Selskabet dannet. Vi har hos os i flere Aar med største Lethed dannet Aktieselskaber. Man har faaet Aktierne tegnet, førend Selskabet var dannet. Men her skabes der saa store Hindringer, at det næsten bliver umuligt at stifte Aktieselskaber. Lægmænd vil ikke kunne gaa frem paa den Maade, de har gjort hidtil; der skal Sagførere til, lovkyndige Mænd. Det vilde formentlig være af Interesse, om nogen af de Herrer kunde oplyse os nærmere om de strenge Bestemmelser, der er med Hensyn til Dannelsen af Aktieselskaber.

Sekretæren: Hvis vi skulde komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om Aktieselskabers Stiftelse, tror jeg ikke, vi blev færdig i Dag. I øvrigt tror jeg, man kan gaa ud fra, at som Forslaget nu foreligger med disse vidtløftige Bestemmelser, bliver det aldrig Lov. Der har rejst sig en stærk Opposition mod det i Kjøbenhavn. Saa vidt jeg forstod paa Fællesrepræsentationens Formand, som har været med i det sidste Udvalg, var det hans bestemte Mening, at Forslaget, som det foreligger nu, bliver ikke Lov. Men Sagen er allerede saa vidt, at den er i Udvalg i Landstinget, saa hvis der skal gøres noget, kan det vanskeligt gøres paa anden Maade end ved Henvendelse til Rigsdagen, og næppe paa anden Maade end ved Henvendelse til de respektive Rigsdagsmænd. Det var da ogsaa den Udvej, Fællesrepræsentationens Formand anviste, da Sagen sidst var paa Tale.

Skibsmægler H. A. Hansen: Jeg takker Sekretæren, Kaptajn Rasmussen, for hans korte men fyldige Forklaring, det vilde altsaa tage hele Dagen at komme ind paa Specialiteterne i Forslaget. Jeg mener, vi bør henstille til Bestyrelsen at varetage vore Interesser ved, som Kaptajn Rasmussen udtalte, at henvende sig til det nedsatte Udvalg og overfor det gøre sine Synspunkter gældende. Kan vi ikke faa en lignende Tilføjelse som den, der undertiden findes i danske Love: »Denne Lov gælder ikke for Færøerne«, indført i denne Lov saalydende: »Denne Lov gælder ikke for den danske Skibsfart«, saa maa vi arbejde hen til at faa saa lempelige Bestemmelser som muligt. Jeg ser ikke rettere end, at der ved Lovens Bestemmelser spændes Ben for Dannelsen af Aktieselskaber i vore Husmandsbrug, som vi jo har dem inden for Skibsfarten; det er paa enkelte Undtagelser nær jo kun mindre Fartøjer, vi arbejder med. Jeg henstiller, at Bestyrelsen gør sin Indflydelse gældende overfor det nedsatte Landstingsudvalg, saaledes at vi faar Bestemmelserne saa lempelige som muligt, saa vi ikke for Fremtiden skal gaa fuldstændig bort fra Aktieselskabsformen, som det er af stor Betydning for os at kunne bibeholde.

Sekretæren: Jeg mener, at Bestyrelsen maa have nogen Vejledning om, hvorledes de Herrer Medlemmer ser paa Sagen. Man kunde faa det pointeret ved en Resolution, som saa de forskellige Kredse ogsaa kunde gøre deres respektive Rigsdagsmænd bekendt med.

Formanden: Hvis Generalforsamlingen kunde være tilfreds med at henstille til Bestyrelsen at gøre, hvad der kan gøres i Sagen, kunde det maaske være tilstrækkeligt. Jeg tror for øvrigt, Sagen er saa langt fremskreden, at vor Mening ikke vil faa ret meget at sige, men derfor behøver vi jo ikke at give fortabt. Da i sin Tid ogsaa de af Dansk Sejlskibsrederi-Forening valgte Medlemmer i Fællesrepræsentationen søgte at faa Beløbet 50,000 Kr. nedsat, mente vi at gøre et stort Kup med at faa Beløbet nedsat til 10,000 Kr. Nu viser det sig, at Svenskerne faar det sat ned til 5,000. Her er Stemning for overhovedet ikke at fastsætte noget Minimum, men for at give fuldkommen Frihed. Hvis Generalforsamlingen vil overlade det til Bestyrelsen, skal vi gøre, hvad vi kan, for at opnaa fuldstændig Frihed med Hensyn til Aktiekapitalens Størrelse eller, hvis det ikke kan opnaas, at Minimumskapitalen bliver 5,000 Kr.

Dirigenten: Fra Translatør Rasmussen er der fremsat Forslag til en Resolution saalydende:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening udtaler som sin Formening, at en Fiksering af Aktiekapitalens Størrelse ikke bør finde Sted for Skibsfartens Vedkommende, naar kun Sikkerhed stilles for, at den offentliggjorte Aktiekapital virkelig er til Stede.«

Skibbygmester A. Jensen, Svendborg: Jeg anbefaler Forslaget.

Skibsmægler S of u s H a n s e n: Jeg kan kun i højeste Grad beklage, at Sagen er saa vidt fremskreden, at vor Opfattelse muligvis ikke faar Indflydelse paa Lovgivningsmagten. Jeg beklager det saa meget mere, som der, saa vidt jeg ved, ikke har været Anledning for Kredsen til at udtale sig om Spørgsmaalet. Havde man spurgt dem, vilde Svaret absolut have lydt paa, at der ikke bør fastsættes nogen Grænse for Aktiekapitalen. Imidlertid vil jeg gerne være med til at vedtage en Resolution. Saa har vi i hvert Fald gjort et hæderligt Forsøg paa at faa Bestemmelserne ændret.

Sekretæren: Jeg vil spørge, om der ikke er andre Omraader, hvor der burde tages Sigte paa Ændringer ud over det, der angaar Aktiekapitalens Størrelse.

Skibsmægler S of u s H a n s e n: Man kunde maaske gøre den Tilføjelse til Resolutionen: »og at Adgangen til Rederibedriften iøvrigt gøres saa let tilgængelig som mulig.«

Skibsmægler H. A. Hansen: Det hedder i Resolutionen: »Sikkerhed for, at den offentliggjorte Aktiekapital er til Stede«. Jeg mener, at Udtrykket »er til Stede« er uheldigt, fordi for Sejlskibenes Vedkommende gaar Værdierne op og ned; derfor var det heldigere, om det kom til at hedde »er indbetalt« i Stedet for »er til Stede«.

Translatør R a s m u s s e n, Svendborg: Staar der ikke i Lovforslaget, at der skal aflægges Regnskab hvert eller hvert andet Aar, og at Aktiekapitalen enten skal nedskrives med Værdiforringelsen, eller at et dertil svarende Beløb skal henlægges til Reservefonden?

Skibsmægler H. A. Hansen: Det hedder, saa vidt mig bekendt, at der skal henlægges en bestemt Procent af Nettooverskudet, men det bliver i Realiteten en saa lille Henlæggelse, at man ikke derved vil kunne oprettholde Værdierne, hvorfor Udtrykket »er til Stede« formentlig er uheldigt og bør rettes til »er indbetalt«.

Sekretæren: Den Paragraf, hvortil Mægler Hansen hentyder, lyder saaledes: »Af det Nettooverskud, som Aarsregnskabet udviser, efter at muligt Underskud fra tidligere Aar er dækket, skal mindst ti pCt. henlægges til en Reservefond, indtil denne udgør en Tiendedel af Aktiekapitalen«.

Mægler H. A. Hansen: En saadan Henlæggelse vil ikke være tilstrækkelig til at dække Værdiforringelsen, efterhaanden som Skibene bliver ældre.

Translatør R a s m u s s e n: Jeg vil gerne frafalde mit Forslag til Resolution. Det er kun fremkommet paa Opfordring. Men hvis vi frafalder det Standpunkt at tilbyde Staten Garanti for, at der til enhver Tid er den Sikkerhed, der bør være, saaledes at de Folk, der giver Selskabet Kredit, véd, at den kan dækkes af de Værdier, Selskabet ejer, tror jeg ikke, vort Forslag gaar igennem. Men jeg vil iøvrigt gerne frafalde mit Forslag i sin Helhed.

Sekretæren: Naar det bliver henvist til Bestyrelsen paa bedste Maade at arbejde for Sagen, vil det være meget heldigt for den at have noget at holde sig til med Hensyn til, hvilke Punkter der skal tages Sigte paa.

Skibsmægler S of u s H a n s e n: Jeg gaar ud fra, at den Aktiekapital, der er Tale om, er den, der skal findes ved Startningen af Selskabet, og saa kan man godt gaa med til at sige, at den er til Stede, for det er givet, at Aktiekapitalen er til Stede i Form af det Skib, som repræsenterer den. Men man kan ikke gaa med til at garantere, at der, hvis et Skib bliver 20 Aar gammelt, da er

fuld Valuta for det Beløb, Aktiekapitalen oprindelig androg, for i saa Fald skal der aarlig henlægges saa meget, at der ikke bliver synderlig meget til Rederne.

Translatør Rasmussen frafaldt sit Forslag til Resolution.

(Fortsættes.)

Rorkommandoen.

De i forskellige Lande for Tiden anvendte Rorkommando-Systemer.

Fra Søfartministeriet har vi modtaget nedenstaaende af Marineministeriet udarbejdede Oversigt over Rorkommandoen i forskellige Lande. Oversigten vil være af saa meget større Interesse, da Spørgsmaalet om en ændret Rorkommando formentlig snart vil blive aktuelt ogsaa her hos os.

	Orlogsmarinen	Handelsmarinen
Amerika Storbritanien Norge	Den gamle Kommando „Styrbord“ („Bagbord“), naar Skibet under Fart skal dreje til Bagbord (Styrbord).	Som Orlogsmarinen
Frankrig Rusland	„Højre“ — „à droite“ („Venstre“ — „à gauche“), naar Skibet under Fart skal dreje til Styrbord (Bagbord).	Som Orlogsmarinen
Holland	„Styrbord ud“ („Bagbord ud“), naar Skibet under Fart skal dreje til Styrbord (Bagbord).	Som Orlogsmarinen
Sverige	„Styrbord“ („Bagbord“), naar Skibet under Fart skal dreje til Styrbord (Bagbord).	Dels som Orlogsmarinen og dels den gamle Kommando
Tyskland	„Styrbord“ („Bagbord“), naar Skibet under Fart skal dreje til Styrbord (Bagbord).	Som Orlogsmarinen

Fragtmarkedet.

Fastheden i de i vor forrige Beretning omtalte Markeder ikke alene holder sig, men lidt højere Rater er der betalt og betales nu for Østen, Sortehavet, Donau og til dels Østersøen, hvilket vil ses af de efterfølgende Tal. Der er et godt Begær for Baade paa Timecharter, navnlig for kortere Perioder, hvorfor særdeles gode Fragter opnaas. Kulfragterne viser ikke nævneværdige Forandringer i nogen Retning.

Østen. For Sukker fra Java sluttedes Dampere til 27/ (én Havn), 28/ (to Havne) U. K., og 27/6 (én Havn), 28/6 (to Havne) Marseille/London/Liverpool/Greenock. Alt pr. August. — Fra Saigon til Bordeaux &/el. Nantes betalles 25/ (én Havn), 26/ (to Havne). — Fra Kurrachee efter almindelig Skala omkring 16/3 til

U. K./Kont. udsøgt Havn pr. August/September, 18/ til Østersøen (én Havn), 18/9 (to Havne), Juli Afskibning. Sortehavet etc. Store Baade fra Nikolajeff, Odessa etc. eller Sulina c. 8/6 Antwerpen/Rotterdam, 10/6 N. C. el. »any«, 9/6 Hamburg; mindre Baade 10/ Hamburg, 11/6 Danmark (én Havn), 11/9 (to Havne), 12/ (tre Havne), og fra Donauen betalles 10/6 à 10/7½ Antwerpen/Rotterdam, 11/ à 11/1½ Hamburg. — Fra Azow sluttedes til 11/3 (én Havn), 11/6 (to Havne), 11/9 (tre Havne) Bergen/Vaksdal, og 12/9 Sverige (én Havn). — Alt pr. Juli Afskibning.

Middelhavet. Erts Kartagena/Middlesbro 6/1½, Sagunto/Rotterdam 5/6, og Filadelfia 9/6 f. l.; Bilbao/Rotterdam 4/6, Grangemouth 4/6, Dunkerque 5/3; Hornillo Bay/Rotterdam 5/7½; Huelva/Rotterdam 5/7½, Baltimore 10/9 f. d., Filadelfia el. Baltimore 11/ f. d. — Aleksandria/Hull, Bomuldsfrø, 8/ pr. Juli Afskibning.

Nordamerika. Deals fra Bay Caleur 37/6 (én Havn), 38/9 (to Havne) paa Englands Vestkyst/Irlands Østkyst. — Matane & Dalhousie/London 45/. — Kul fra Norfolk til La Plata 19/, Norfolk/Newport News til Genua 9/1½. — Mobile/Cardiff 75/ Golfen/U. K. — Kont. 37/ Form »O«, River Plate 123/9 (August/September).

Sydamerika. Fra Buenos Aires el. La Plata sluttedes et Par Baade til U. K. Kont. pr. Juli til 7/9 O/C, endvidere til Antwerpen direkte en enkelt Baad til 7/1½ (ppt.). — Rosario/Hull & Aberdeen 8/3, Bahia Blanca/London 8/3, Fray Bentos/U. K. 16/. Alt pr. Juli Afskibning.

Østersøen. Fra Petersborg er Kornraterne nominelt 1/4½ Rotterdam, 1/5½ London, 1/9 Dunkerque, 2/ Rouen, andre Pladser i Forhold. Pulpwood Petersborg/Rotterdam Mk. 25. Kortprops Petersborg/Kulhavn E. C. 28/ à 29/. Fra Riga noteres Rotterdam eller Amsterdam Hfl. 13 D. B., Fredrikstad 22/ D. B., Rouen eller Dunkerque Frcs. 33 D. B. — Blandt Befragtingerne kan nævnes: Petersborg/London el. Rotterdam 1/5½ Hvedebasis; E. C. Kulhavn 29/ Props; Riga/Bristol 30/6 Planker; Windau/Antwerpen Frcs. 31¾ D. B.; Brahestad/Grangemouth 30/ Props; Uleåborg/Wisbech 30/ D. B.; Haparanda/Barrow 32/6 D. B. B. — Fra Hvidehavet sluttedes bl. a. Archangel/Bristol 38/3 D. B. B.; Soroka & Kemi/Bristol 40/ D. B. B.; Archangel & Kemi/Boston 37/6 D. B. B.

Kulfragter. Fra Tynen el. Blyth sluttedes til Kronstadt 3/10½ (1,800), Petersborg 3/9 (3,000), Bandholm 4/3 (1,200), London 3/3 (1,750), Antwerpen 4/1½ (1,800), Boulogne 4/3 (2,000), Bordeaux 5/10½, Genua 7/ (5,800), Venedig 8/ (4,000), Port Said 6/3. — Blandt Befragtingerne fra Cardiff & Newport nævner vi Kronstadt 4/4½ (2,850), Fecamp 5/3 (550), St. Nazaire Frcs. 6 (3,300), Marseille Frcs. 8½ (4,900), Genua eller Savona 7/6, Neapel 7/4½ (4,200), Port Said 6/6 (5,000), Rio Janeiro 16/3 (5,500), Bahia Blanca 18/6.

Havarier og Forlis.

Margrethe, hollandsk Skib, er paa Rejsen fra Hamburg til Nykjøbing, Sjælland, strandet i Issefjorden.

Caroline, Skonnertribrig af Marstal, er i Følge Lloyds Telegram kommet paa Grund ved Rio Grande do Sul. Skibet har Assistance, en Del Ladning er kastet over Bord.

Folket, Skonner af Halmstad, er den 19. ds. strandet ved Lindrup Røn i Løgstør Bredning. Skonnerten, der var paa Rejse fra Nykjøbing, Mors, til Halmstad i Ballast, har Assistance af Svitzers.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{4}$ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 12./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Cartagena
19./7. til Lissabon. — Algarve, Borries, ank. hertil 19./7. —
A. N. Hansen, Olsen, ank. Dunkerque 17./7. — Antwerpen,
Madsen, afg. Pera 17./7. til Panderma. — Arkansas, Petersen,
ank. Filadelfia 18./7. — Arno, Fischer, ank. Antwerpen 16./7. —
Aurora, Gommesen, ank. hertil 16./7. — Baron Stjernblad,
Therkildsen, ank. Riga 16./7. — Beira, Lunge, ank. Genua 14./7. —
C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 13./7. til New
York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Riga 19./7. til Peters-
borg. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 16./7. —
Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 14./7. — Esbjerg, Struве,
ank. Libau 20./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15./7. til
Buenos Aires. — Garonne, Kromann, afg. Kotka 17./7. til Bor-
deaux. — Georgios I. Sørensen, pass. Brunsbüttel 18./7. for Hull.
— Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest, Munk,
ank. Riga 20./7. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 19./7. hertil.
— J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 19./7. til Palermo. —
Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 12./7. — Kasan, Mik-
kelsen, pass. Holtenau 19./7. for Libau. — Kiew, Jørgensen, ank.
Antwerpen 19./7. — Kursk, Tønnesen, ank. Trångsund 19./7. —
Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 19./7. hertil. — Louise, Lar-
sen, ank. London 17./7. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./7. —
L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 12./7. — Morsø,
Nellemann, dokker. — Moskov, Jon Jønsen, pass. Brunsbüttel
20./7. for Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen
3./7. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 13./7. — O. B.
Suhler, Frisenette, pass. Gravelines 19./7. for Dunkerque. — Omsk,
Jacobsen, ank. Libau 16./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York
11./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 11./7. til
Boston. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 13./7. — Pregel, Iver-
sen, ank. Bordeaux 11./7. — Saga, Wiberg, ank. hertil 20./7. —
Seine, Damp, ank. Havre 19./7. — Saxo, Müller, ank. Libau
16./7. — Texas, Clauson Kaas, ank. Sunderland 14./7. — Thyra,
Dam, ank. Stettin 17./7. — Tiber, Bech, afg. Dartmouth 15./7. til
Barcelona. — Tyr, Thaning, ank. Windau 20./7. — United Sta-
tes, Gotsche, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel pass. Holtenau
14./7. for Petersborg. — Viking, Meyer, dokker. — Minsk,
Harder, ank. Antwerpen 15./7. — Tomsk, Kruse, pass. Holtenau
20./7. for Riga. — Malm ank. Swansea 16./7. — Lena ank.
hertil 20./7. — Vadsø afg. Manchester 17./7. — Saratov ank.
Hull 12./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 14./7. — Freja,
Nielsen, ank. Lovisa 18./7. — Vera, Thing, afg. Grimsby 17./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 19./7. — Sjælland,
Svarrer, afg. Petersborg 18./7. — Agnete, Farup, ank. Peters-
borg 18./7. — Hermia, Hansen, ank. Petersborg 18./7. — Alice,
Jørgensen, afg. Seaham 17./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Windau 18./7. — Ragn-
hild, Schultz, afg. Riga 13./7. — Valborg, Hansen, ank. Riga
Bay 8./7. — Gunhild, Hansen, afg. Methil 19./7.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Riga 14./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 10./7. — Nelly,
Clausen, pass. Blyth 18./7. for Oneglia. — Fanny, Eriksen, afg.
Bergkvara 18./7. til Stockholm. — Lilly, Nielsen, pass. Sagres
13./7. for Oxelösund. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 16./7.
for Barcelona. — Dagny, Sørensen, ank. Aviles 17./7. — Mary,
Bang, pass. Havre 19./7. for Bayonne.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Dieppedalle 19./7. —
Martha, Christensen, afg. Wear 14./7. — Elna, Rathje, afg.
Kjøbenhavn 18./7. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 17./7. —
Simone, Møller, ank. Nordkøping 16./7. — Jeanne, Olsen, afg.
San Felieu 11./7. — Vera, Larsen, ank. Vardø 16./7. — Daisy,
Lagesen, ank. Kotka 16./7. — Aine, Leth, ank. Antwerpen 18./7.
— Kamma, Løffler, ank. Fairwater 19./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 14./7. til London. — Johan Siem,
Nielsen, afg. London 13./7. til Petersborg. — Pawel Andrejef,
Tannebek, afg. Rouen 17./7. til Newcastle. — Harald Klit-
gaard, Rasmussen, afg. Blyth 18./7. til Neufahrwasser. — Russ,

Petersen, afg. Cape Tormentine 13./7. til Belfast. — Wladimir
Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 12./7. — Excellence
Pleske, Rasmussen, ank. London 13./7. — Michael Out-
choukoff, Harboe, ank. Manchester 1./7. — Generalkonsul
Pallisen, Christensen, afg. Burntisland 15./7. til Kronstadt. —
Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 8./7. — Helmer
Mørch, Thorsøe, afg. Belfast 18./7. til Troon. — Newa, Dahl,
ank. Barrow 7./7.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 19./7.
for Raumo. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./7. — Gul-
faxe, Petersen, ank. Libau 15./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Suez 14./7. — Sa-
mui pass. Gibraltar 14./7. — Bandon afg. Bandon 16./7. —
Pangan ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chumpon afg. Singapore
28./6. — Arabien afg. Port Said 11./7. — Siam afg. Karatsu
10./7. — Indien afg. Moji 17./7. — Cathay ank. Kjøbenhavn
19./7. — Tranquebar ank. Antwerpen 18./7. — Kina afg.
Suez 15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas
16./7. — St. Jan afg. St. Thomas 17./7. — St. Croix afg. Nørre-
sundby 18./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 19./7. til Rotter-
dam. — London, Bom, ank. Amsterdam 4./7. — Paris, Tholan-
der, ank. Leith 18./7. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 16./7. til
Kalundborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 16./7. — Wien,
Boeck-Hansen, afg. East Hartlepool 17./7. til Aalborg. — Roma,
v. Thun, ank. Stettin 17./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Tampa 18./7. —
Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Tynen 19./7. —
Urania, Clausen, afg. Leith 17./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Esbjerg 19./7. — Kron-
prins Frederik, Andresen, ank. Helsingfors 15./7. — Hol-
land; Poulsen, ank. Windau 17./7. — England, Andersen, ank.
Rostock 17./7. — Rusland, Bennetzen, ank. London 19./7.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Råfsø 18./7. til
Guernsey. — Nordsøen, Gramm, pass. Beachy Head 17./7. for
Brake. — Gerda, Iversen, afg. Gibraltar 15./7. til Bristol. —
Inger, Schiff, ank. Råfsø 17./7. — Johanne, Thøgersen, afg.
Enden 16./7. til Cartagena. — Olga, Christensen, ank. Raumo
18./7. — Bodil, Uldall, ank. St. Nazaire 16./7. — Nerma,
Mikkelsen, pass. Helsingør 16./7. for Pasages.

Æro. Energi, Jensen, ank. Aarhus 15./7.

Sejlskibe.

Rønne. Freja, Bech, ank. Warnemünde 10./6. — Lauren-
tine Emilie, Andersen, ank. Travemünde 12./6. — Prøven,
Olsen, ank. Aalborg 13./6. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar
13./6.

Svendborg. Noah, Jørgensen, ank. Kalundborg 12./7. —
Anna Elisabeth, Larsen, ank. Hull 12./7. — Guldborg,
Jensen, ank. Anstrickker 14./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank.
Fowey 14./7. — Erik, Hansen, ank. Charlestown R. 15./7. —
Marie, Nielsen, ank. Wiborg 15./7. — Ring Andersen,
Hansen, ank. Jarmen 18./7. — Kirstine Jensen, Raa-
hauge, ank. Korsør 13./7. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Grange-
mouth 14./7. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Libau 11./7. —
Peter, Hansen, ank. Aalborg 11./7. — G. R. Berg, Hvenegaard,
ank. Petersborg 12./7. — Hans Emil, Carlsen, ank. Twillingate
(N. F.) 14./7. — Emanuel, Bentzen, ank. Allinge 14./7. —
Apollo, Nielsen, ank. Sables d'Olonne 16./7. — Willemoes,
Eriksen, ank. Kjøbenhavn 17./7. — Skjold, Larsen, ank. Luktudy
15./7. — Mercur, Lund, ank. Brest R. 16./7. — Yrsa, Sørensen,
ank. Raumo 15./7. — Valkyrien, Hansen, ank. Fowey 17./7. —
Meta, Møller, ank. Lovisa 17./7. — Fortuna, Jørgensen, ank.
Ørnskjoldsvig 18./7. — Ludvig, Larsen, ank. Antwerpen 18./7.
— Helge, Nielsen, ank. Reykjavik 16./7. — Ludvig, Jørgensen,
ank. Glasgow 18./7. — Iris, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 18./7.
— Cimbria, Marcussen, ank. Appeldore 18./7. — Severine,
Jeusen, ank. Nyborg 18./7.

Æro. Mary, Andersen, ank. 14./7. til Aberdeen. — Willi,
Knudsen, ank. Campbellton 14./7. — Pampa, Svendsen, ank. Pil-
lau 15./7. — Alf, Hansen, ank. Pillau 15./7. — I. A. Kromann,
Christensen, ank. Pool 14./7. — Albertine, Madsen, ank. Stock-
holm 15./7. — Hydra, Christensen, ank. Hudiksvall 15./7. —
Abba, Petersen, ank. Danzig 14./7. — Johanne, Stegmann, ank.
Oscarshavn 16./7. — Diane, Hansen, ank. Svendborg 19./7. —
Mette, Andersen, ank. Klakvik 19./7. — I. Koefoed pass.
Dungeness 15./7. for vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Aarsgeneralforsamling. — Rorkommandoen. — Fragtmarkedet.
— Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for
Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1401. »Sandodden« Lystønde midlertidigt flyttet. **Gradyø. Nordsøen.** Den bebudede Flytning af »Sandodden« Lystønde er nu udført, idet Lystønden den 16de ds. midlertidigt er flyttet 175 m N. 36° V. i. Saa snart som muligt vil Lystønden blive bragt tilbage til dens tidligere Plads paa 55° 27' (49') N. Br. 8° 25' (29') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 989. Kjøbenhavn 1911).

1402. Belysning forandret. **Søby Havn. Kattegat.** Belysningen ved Søby Havn er nu fastslaaet og bliver fra 1ste August 1911, til hvilket Tidspunkt Havarbejderne vil være fuld-førte, som følger: Paa det N-lige ydre Molehoved tændes en grøn, fast Lanterne. Flammens Højde: 6 m. Graa Fyrpæl. Paa det S-lige ydre Molehoved tændes en rød, fast Lanterne. Flammens Højde: 6 m. Graa Fyrpæl. Paa det indre N-lige Molehoved tændes en hvid, fast Lanterne. Flammens Højde: 7 m. Graa Fyrpæl. Alle 3 Fyr lyser Horisonten rundt og deres Brændetid er 1ste August—1ste Maj. De midlertidige Lanterne slukkes samtidig. Søby Havn: 57° 20' N. Br. 10° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods. Side 157. Havne-Lods, Side 133. Fyr-Fort. Nr. 112). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 189. Kjøbenhavn 1911).

1403. Dybde paa Sten. **Midlertidig Afmærkning inddraget. Silde-Røn NV. Læss S. Kattegat.** Den i »E. f. S.« Nr. 1865 1909 bekendtgjorte Sten med 1,2 m Vand, der var rapporteret at ligge c. 1 Sm NV. for Silde-Røn, er nu eftersøgt. Der er ikke fundet mindre Vand end 1,7 m, hvilken Dybde fandtes 2950 m S. 46° Ø. fra Sandre-Rønner Baake. Bøjen med Slage og mørkt Flag, som var udlagt midlertidigt, vil blive inddraget uden nærmere Bekendtgørelse. 1,7 m Pullen: 57° 08' (20') N. Br. 11° 00' (03') Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 233. Sø.-Fort., Side 14). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1163. Kjøbenhavn 1910).

1404. Vager flyttet. **Lille-Grund. Aarhus-Bugt. Kattegat.** Den stribede Lystønde med Ballon, der laa 2 Kbl Ø. for 1,3 m Pullen paa Lille-Grund, er flyttet c. 150 m SØ. i og ligger nu tæt Ø. for 4, m Pullen, der ligger 1½ Kbl Ø. for Lille-Grund. Tændens nuværende Plads: 56° 02' (30') N. Br. 10° 32' (23') Ø. Lgd. (Kort Nr. 211 og 252. Danske Lods, Side 205. Sø.-Fort., Side 19).

1405. Fyrtaarn forandret **Farve. Hov. Langeland. Store-Bælt.** Hov Fyrtaarn vil i den nærmeste Fremtid blive malet rødt. 55° 08' 48" N. Br. 10° 57' 33" Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 364. Fyr-Fort. Nr. 300). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2301. Kjøbenhavn 1910).

1406. Fyrs Brændetid forandret. **Middelfart. Lille-Bælt.** Det røde, faste Fyr ved Middelfart Havn vil fremtidig kun brænde fra 1ste August—1ste Maj. 55° 30' 28" N. Br. 9° 43' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156 og 223. Danske Lods, Side 381. Havne-Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 328).

1407. Varnetønde sunket. **Rødvig. Faxe-Bugt. Østersøen.** Varnetønden ud for Rødvig Havn er til Dels sunket og ligger færlig for Sejladsen med mindre Fartøjer. Havnens Ø-Moles Hoved: 55° 15' 09" N. Br. 12° 22' 48" Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1408. Vrag. **Stolpebank S. Østersøen.** Et drivende Vrag med Kølen i Vejret er den 10de Juli 1911 iagttaget paa 54° 50' N. Br. 16° 51' Ø. Lgd. Det er sandsynligvis Vraget af den kendte Skonnert »Prinz Carolath«.

9, m. c. 1720 m S. 12° Ø. fra Eagle Island Fyr. 10 m, c. 1210 m S. 42° Ø. fra samme Fyr. Eagle Island Fyr: 44° 13' 04" N. Br. 68° 46' 06" V. Lgd.

1436. Vrag borttaget. **Plymouth Harbor. Cape Cod Bay. Massachusetts.** Vraget af Skonnerten »Teresa D. Baker«, c. 1½ Sm NNØ. fra Plymouth Fyr er borttaget og Afmærknings inddraget. Fyret: 42° 00' 12" N. Br. 70° 36' 04" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1249. Kjøbenhavn 1911).

1437. Grund fundet. **Fishing Rip Ø. Nantucket Shoals. Massachusetts.** En Grund med 9, m Vand er fundet 3¼ Sm Ø. for Fishing Rip. 41° 00' 30" N. Br. 69° 22' 00" V. Lgd.

1438. Vrag afbrækket. **Kill van Kull. New York Upper Bay.** En Slup er sunket ved Indløbet til Kill van Kull. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt i 18 m Vand tæt S. for Vraget, S. 36½° V. fra Governors Island Fyr og S. 3¼° Ø. fra Robbins Reef Fyr. 40° 39' 27" N. Br. 74° 08' 37" V. Lgd.

1439. Tønder udlagt. **Arthur Kill. Raritan Bay. New Jersey.** I det S-lige Indløb til Arthur Kill er udlagt følgende Spiritønder: Quarantine Spiritønde 1 Q i 5,4 m Vand S. 18½° V. fra Kanten af Ploughshare Point, N. 70° V. fra Kanten af Ward Point og N. 23½° V. fra Great Beds Fyr. Quarantine Spiritønde 2 Q i 9,1 m Vand henholdsvis S. 23½° V. N. 48½° V. og N. 20½° V. fra samme Punkter. Great Beds Fyr: 40° 29' 12" N. Br. 74° 13' 12" V. Lgd.

1440. Fyr tændt. **Great Point. Little Annessex River. Chesapeake Bay.** Et rødt, fast Fyr er tændt ud for Long Point, S. 85½° V. fra Somers Cove Fyr og N. 39° V. fra Long Point. 37° 57' 50" N. Br. 75° 54' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1384. Kjøbenhavn 1911).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1441. Lys- og Fløjetønde udlagt. **North Channel. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En lodret stribet Lys- og Fløjetønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., er udlagt i 11 m Vand 7 Sm N. 81½° V. fra Egmont Key Fyr. Fløjetønden er ombyttet med en lodret stribet Stumpstønde. Egmont Key Fyr: 27° 36' 04" N. Br. 82° 45' 40" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

1442. Lystønde udlagt. **Para River. Brasilien.** En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 7 Sek., er udlagt i 20 m Vand 12¼ Sm N. 5° V. fra N.-Pynten af Piracumbana Island. 0° 22' 20" S. Br. 47° 40' 30" V. Lgd.

1443. Skærs Beliggenhed. **Risca do Zumby. Cape San Roque NNØ.** Paa Skæret Risca do Zumby er 7,3 m Vand, der ligger paa 5° 10' 22" S. Br. 35° 13' 00" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 889). I en Bredde af ¼ Sm findes Skær indtil ½ Sm NNØ. og ½ Sm SV. fra dette Skær. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 853. Kjøbenhavn 1911).

1444. Fyr forandret. **Kiepe Island. Kiepe Island** viser nu hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 13° 51' S. Br. 38° 57' V. Lgd.

1445. Fyr forandret. **Belmonte. Belmonte.** Belmonte Fyr er nu et hvidt og rødt Blinkfyr, der viser hvidt Tre-Blink, efterfulgt af rødt Et-Blink, hver 10 Sek. 15° 51' S. Br. 38° 54' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1446. Fyr forandres. **Hormiga Grande. Spanien.** I Juli 1911 vil Hormiga Grande hvide, faste Fyr blive forandret til et hvidt Fyr med Formørkelser, der afvekslende viser To-Formørkelser og En-Formørkelser. 37° 39' 09" N. Br. 0° 38' 35" V. Lgd.

1447. Fyr forandres. **El Estacio.** I Juli 1911 vil El Estacio røde, faste Fyr blive forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelser. 37° 44' 35" N. Br. 0° 43' 30" V. Lgd.

1448. Baake atter opført. **Capo Ceraso. Golfo di Terranova. Sardinien Ø-Kyst.** Baaken paa det yderste af Grunden Ø. for Capo Ceraso, Golfo di Terranova, er atter opført. Terranova: 40° 55' N. Br. 9° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 414. Kjøbenhavn 1911).

1449. Skær. **Formica. Egradi. Sicilien N-Kyst.** Et Skær med 5,7 m Vand ligger c. 500 m N. 77° Ø. fra Fyret paa Øen Formica. Fyret: 37° 59' 17" N. Br. 12° 25' 35" Ø. Lgd.

1450. Vrag afmærket. **Ak Burnu. Kertch Stræde. Sorte Hav. Rusland.** Vraget af et 2-mæstet Sejlskib ligger i Limien: »Kannish og Churubash Fyr overet«, 1, Sm S. 72° Ø. fra

1409. Fyr atter tændt. Sølvshov. Håndhukten, Sverrig. Sølvshov Ledelyr er atter tændt. Bagfyr: 56° 02' 14" N. Br. 14° 34' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1182. Kjøbenhavn 1911).

1410. Fyr oprettes. Østra Fjårdhällan. Landsort—Stockholm. I 1911 skal paa Østra Fjårdhällan tændes et hvidt, rødt og grønt Blinklyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Det viser hvidt Lys fra c. N. 24° V. til c. N. 30° V., rødt Lys derfra til c. N. 70° Ø., grønt Lys derfra til c. N. 170° Ø., hvidt Lys derfra til c. N. 230° Ø., rødt Lys derfra til c. N. 520° Ø., grønt Lys derfra til c. N. 750° Ø., hvidt Lys derfra til c. S. 60° V., rødt Lys derfra til c. S. 280° V., grønt Lys derfra til c. S. 500° V., hvidt Lys derfra til c. S. 700° V., rødt Lys derfra til c. N. 680° V., Flamme Højde: 5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Brandetid: 6te Juli—6te Juni. Brænd: 180 32' 32" Ø. Lgd.

1411. Sten afmærket. Juppier. Brand—Rønneskär. Wasa Distrikt. Bottnise Bugt. Finland. I Farvandet Brand—Rønneskär er fundet en Sten med 6, m Vand. Tet N. for Stenen er udlagt en Vager med Kors. 63° 06' 25" N. Br. 20° 58' 02" Ø. Lgd.

1412. Fyr midlertidig forandret. Nargö. Finske Bugt. Ransund. Naar der i Tyden Juli—September 1911 afholdes Natskydning i Indløbet til Reval vil, foruden at det røde Fyr paa Signalmasten paa Karlö tændes, Nargö hvide Blinkfyr forandres til et rødt Blinkfyr. I den ovennævnte Tid betyder denne Forandring af Nargö Fyr altsaa ikke, at »Revalsten« Fyrskib er indtaget. Nargö Fyr: 59° 36' N. Br. 24° 30' Ø. Lgd.

1413. Fyr midlertidig forandret. Niddn. Kurische Nehrung. Tyskland. Niddn Fyr er den 18de ds. midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr for et Tidrum af c. 1 Uge. 53° 18' 24" N. Br. 21° 00' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1279. Kjøbenhavn 1911).

1414. Skydevejsler. Danziger Bucht. Fra den 17de Juli til den 5te August 1911 skydes der ud over Søen fra Brösen Kystbatteri og Batterierne i Høndehocht fra Kl. 8½ Pm. til c. 12½ Em. Den 4de August afholdes Natskydning fra Kl. 10 til 12 Aften. Det er farligt at næmne sig Kysten inden for 8 Sm Afstand. Naar der skydes, løses fra Signalmasten ved Neufahrwasser Landhus et sort Flag, og Lødsdampere ligger ude. Neufahrwasser: 54° 24" N. Br. 18° 40' Ø. Lgd.

1415. Ledelyr skal tændes. Odeir. Omtrønt den 1ste August 1911 tændes følgende 3 Ledelyr, der leder midt i Farvandet mellem Krantzwick og Königshage: 1) Schützenvörder Ledelyr, der leder mellem Krantzwick og Gavelwischer Teglværk. Bagfyr er et hvidt og rødt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 12,° Ø. til N. 20,° Ø., formøket herfra til N. 41,° Ø., hvidt Lys derfra til N. 51,° Ø., rødt Lys derfra til S. 46,° Ø., hvidt Lys derfra til S. 36,° Ø., 53° 31' 05" N. Br. 14° 38' 18" Ø. Lgd. Forfyr er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., der viser fra N. 11° Ø. til N. 22,° Ø. 53° 30' 53" N. Br. 14° 38' 12" Ø. Lgd. 2) Scholwin Ledelyr, der leder mellem Gavelwischer Teglværk og Scholwin Kro. Bagfyr er et hvidt, fast Fyr, der viser fra N. 14,° Ø. V. til N. 8,° Ø. 53° 31' 35" N. Br. 14° 37' 42" Ø. Lgd. Forfyr er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., der viser fra N. 15,° Ø. V. til N. 7,° Ø. 53° 31' 19" N. Br. 14° 37' 47" Ø. Lgd. 3) En Ledelyrhjelm, der leder mellem Scholwin Kro og Königshage. Bagfyr vises fra Ilma Baake, det er et hvidt, fast Fyr, der viser fra N. 20,° Ø. til N. 25,° Ø. 53° 32' 12" N. Br. 14° 38' 38" Ø. Lgd. Forfyr er et hvidt Fyr med En-Formørkelse, der vises fra Camelsberg N.-Baake. 53° 31' 56" N. Br. 14° 38' 27" Ø. Lgd.

1416. Oplysning om Lys- og Klokketønde. Sassiniz. Rügen. Lys- og Klokketønden ved S.-Enden af Indløbet til Sassiniz Havn, der midlertidig har været ombyttet med en Klokketønde, er atter ndlagt og ligger nu c. 100 m længere til Søs. 54° 30' 01" N. Br. 13° 38' 04" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1281. Kjøbenhavn 1911).

II. Kattegat og Skagerrak.

1417. Fyr forandret. Halmstad. Sverrig. Halmstad ydre Fyr paa Bolgebyderens V.-Ende er nu forandret og atter tændt. 56° 39' 17" N. Br. 12° 50' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Løds, Side 252). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 435. Kjøbenhavn 1911).

1418. Fyr forandret. Buskär. Göteborg Skærgaard. Buskär Fyr er nu forandret og atter tændt. 57° 38' 17" N. Br. 11° 40' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Løds, Side 245). (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 646 og 812. Kjøbenhavn 1911).

1419. Vrag uskadeliggjort. Malösund. Bonuskusten. Vraget af den i Malösund sunnede Dauphawer er uskadeliggjort. 58° 12' 30" N. Br. 11° 29' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1229. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1420. Vrag. Hanstholm V. Nordsøen. Et drivende Vrag af et c. 200 Tons stort Sejlskib med Kølen i Vejret er den 6te Juli 1911 jagttaget paa 57° 25' N. Br. 6° 50' Ø. Lgd. og den 8de Juli paa 57° 17' N. Br. 7° 26' Ø. Lgd.

1421. Vrag. Doggersbank. Nordsøen. Vraget af et Sejlskib med 2 Master 3 m over Vandet er rapporteret paa 54° 58' N. Br. 2° 55' Ø. Lgd.

1422. Tønde udlagt. Wangeroog. Jade. Tyskland. Sort Spidsstønde Nr. 2 i Wangeroog Farvand ligger nu i 12 m Vand V. for Wangeroog Fyrs hvide Lysvinkel. 53° 49' 33" N. Br. 7° 54' 38" Ø. Lgd.

1423. Fyr permanent. Schillighörn. Jade. Ledelyret paa Vattet ved Schillighörn brænder nu permanent. 53° 43' 09" N. Br. 8° 02' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1234. Kjøbenhavn 1911).

1424. Lystønde midlertidig ombyttet. Orust. Molængat. Zeegat van Texel. Holland. Den sorte Lystønde, Orust, er indtil 9de August d. A. ombyttet med en sort Kugletønde med Diamant. 52° 58' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd.

1425. Afmærkning forandret. Krammer. Zeegat van Bouwershaven. I Krammer ligger Spidsstønde Nr. 8 i 6 m Vand paa 51° 40' 36" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd., den er blevet forsynet med en Ballon som Topbelysning. Spidsstønde Nr. 9 har ikke længere Topbelysning.

1426. Tønde udlagt. Dortsman. Schelde. I Dortsman er udlagt Spidsstønde Nr. 1 a i 6 m Vand. 51° 32' 50" N. Br. 4° 02' 05" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1427. Fyrtårn ses ikke tydeligt. Hurst. Needles Channel. England. Ledemærket: »Hurst Fyrtårn overet« ses ikke tydeligt om Dagen paa Grund af Opløsningen af et nyt Fyrtårn. Hurst Point: 50° 42' N. Br. 1° 33' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1051. Kjøbenhavn 1911).

1428. Tønde udlagt. New Rock. Gawsand Bay. Plymouth Sound. En rød og hvid lodret stribet Stumpstønde, mærket »New Rock«, er udlagt 1165 m S. 31° V. fra Picklecombe Tower og N. 88° V. fra Fyret paa Beglebyderens. 50° 20' 05" N. Br. 4° 10' 48" V. Lgd.

1429. Fyr forandret. Ris-an-tru. Sound of Jura. Skotland. Fyret paa SV-Parten af Ris-an-tru er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 6 Sek. 56° 08' N. Br. 5° 40' V. Lgd.

1430. Undervandstaesignal gives atter. «Coningbeg» Fyrskib. Irland S.-Kyst. Fyrskibet »Coningbeg« giver atter Undervandstaesignal. 52° 02' N. Br. 6° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1242. Kjøbenhavn 1911).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1431. Vrag rapporteret. Portugal V. Atlanterhavet. Et Vrag er rapporteret c. 50 Sm S. fra Cape Boia. 37° 56' N. Br. 9° 28' V. Lgd.

1432. Grund. Cap Mannel. Dakar. Fransk V.-Afrika. Et Rev, paa hvis Yderende der er 1,2 m Vand, strækker sig 616 m S. 49½° V. fra Cap Mannel Fyr. 10 m Kurven ligger 892 m S. 54½° V. fra Fyret.

7,1 m Grund, 5 Kbl N. 77° Ø. fra Pynten af Cap Mannel, har kun 6,2 m Vand og ligger 696 m N. 79° Ø. fra Pynten af Cap Mannel Fyr, der ligger paa 14° 39' N. Br. 17° 26' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1884. Kjøbenhavn 1909).

1433. Grund fundet. Deer Island Thorofare. Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Grund med 5,1 m Vand er fundet c. 275 m S. for Mark Island. Den mindste Dybde 5,2 m ligger c. 375 m S. 4½° V. fra Deer Island Thorofare Fyr. West Mark Ledge har kun 1,2 m Vand. Fyret: 44° 08' 04" N. Br. 68° 42' 14" V. Lgd.

1434. Dybde aftaget. Crotch Island Passage. Deer Island Thorofare. Penobscot Bay. Maine. I Løbet Ø. om Crotch Island, som forbinde Deer Island Thorofare med Merchants Row, er der fundet en Del Grunde. Ved forsigtig Lodsnng kan Løbet besjæles med 4,2 m Dybde. Deer Island Thorofare: 44° 10' N. Br. 68° 45' V. Lgd.

1435. Skær fundet. North Haven Island N. Penobscot Bay. Maine. I Løbet N. om North Haven Island er der fundet Skær med følgende Dybder: 4,2 m, c. 500 m N. 230° Ø. fra Midten af det største af Spoon Ledge 2 tørre Skær. 6,1 m, c. 690 m S. 180° V. fra S.-Enden af Fling Island. 8,2 m, c. 400 m N. 17° Ø. fra Midten af Grass Ledge. 7,0 m, c. 340 m S. 31° V. fra S.-Enden af Eagle Island. 7,0 m, c. 730 m N. 69° Ø. fra N.-Enden af Bald Island.

Kerfch Fort Flagstang. 45° 19' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt N. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 466. Kjøbenhavn 1911.)

1451. Lystønde midlertidig ombyttet. Sudzhuk Point. Novorossisk Bay. Sorte Hav. Sudzhuk Point Lystønde er midlertidigt ombyttet med en Møjetønde. 44° 39' N. Br. 37° 49' Ø. Lgd.

1452. Oplysning om Fyr. Sagar Island. River Hughli. Bay of Bengal. Sagar Island Fyr staar 8. Kl N. 21° Ø. Ira dets tidligere Plads. Flammens Højde: 25 m. I øvrigt uforandret. 21° 39' 27" N. Br. 88° 02' 49" Ø. Lgd.

1453. Lods-Station. Rangoon River. Gulf of Martaban. Bay of Bengal. Lodsene holder krydsende c. 4 Sm S. 59° Ø. Ira China Bakir Fyr. 16° 14' N. Br. 96° 16' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1454. Radiotelegrafisk Vejmelding. Eiffeltaarnet. Paris. Farnkrig. Fra 15de Juli 1911 vil der blive givet Vejmeldinger ad radiotelegrafisk Vej fra Eiffeltaarnet. Meddelelserne, der udsendes umiddelbart efter Tidssignalet Kl. II Fm. Greenwich Middeltid, angiver Barometerstand, Vindens Retning og Styrke samt Søens Tilstand for efternævnte 6 Stationer: Reykjavik (Island), Valonia (Irland), Quessant (Frankrig), Cornua (Spanien), Horta (Azorerne) og St. Pierre et Miquelon (Amerika). Observationerne svarer for de 5 første Stationers Vedkommende til samme Dags Fm. Kl. 7 og for den sidste Stations Vedkommende til den foregaaende Dags Fm. Kl. 8. Stationerne er betegnet med deres Begyndelsesbogstav, altsaa henholdsvis R, V, O, C, H og S. Meddelelserne gives paa følgende Maade: Først gives Bogstaverne B C M (Bureau Central Météorologique), dernæst gives Stationens Begyndelsesbogstav, hvilket efterfølges af 6 Cifre, Reykjavik og St. Pierre et Miquelon efterfølges kun af 5 Cifre, idet disse Stationer ikke angiver Søens Tilstand. Efter Cifrene gives paa almindeligt Sprøg Oplysning om atmosfæriske Tilstande i Europa, særligt Beliggenheden for Maxima og Minima. Cifrene har følgende Betydning: De 2 første Cifre angiver, hvormange mm Barometerstanden er over 700 mm. De 2 næste Cifre angiver Vindens Retning i Strøget, regnet fra N. gennem Ø, S. og V., saaledes at 02 betyder NNØ, 04 = NØ, 06 = ØNØ, 16 = S. 30 = NNV. og 32 = N. Det 5te Cifre angiver Vindens Styrke regnet fra 0 (Stille) til 9 (stærk Storm), fransk Skala, og det 6te Cifre angiver Søens Tilstand regnet fra 0 (Havblik) til 9 (overordentlig svær Sø). Alle manglende Observationer udfyldes med Ciffer 9. Eksempel: B C M R 4 8 1 6 7 V 7 4 2 0 1 3 () 7 5 3 2 1 1 C 6 8 0 4 1 1 H 7 3 9 9 0 1 S 6 2 1 6 2 anticlycone Europe centrale beau temps général depression ouest Islande allant vers Est., betyder: Reykjavik 48 (Barometerstand 748) 16 (S.-lig Vind) 7 (meget stærk) Valonia 74 (Barometerstand 774) 20 (SV.-lig Vind) 1 (næsten Stille) 3 (ringe Sø) Horta 73 (Barometerstand 773) 99 (ingen Vind) 0 (Stille) 1 (meget smul Sø) etc., etc., —

Meddelelserne gives til Forsøg under denne Form indtil den 31te December d. A. Førere af Skibe, der benytter disse Telegrammer, anmodes om, saafremt de finder Anledning til at frekomme med nogle Bemærkninger vedrørende disse, da at indsende deres Bemærkninger til Direktøren for Meteorologisk Institut, Kjøbenhavn, saarest muligt inden den 15de Oktober d. A.

1455. Karantænestemmelser. Gibraltar. — Neapel og Palermo er erklæret kolerasmitet. Grækenland. — Neapel, Palermo og Salerno er erklæret kolerasmitet. Sverrig. — Caserta og Salerno er erklæret kolerasmitet. Tunis. — Caserta, Italien, er erklæret kolerasmitet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. England: R 1188 The World. — Coal and Telegraphs, Maj 1911. R 2915 Newfoundland. — Bay Bulls to Piacentia. Juni 1911. Tyskland: N Ostsee-Handbuch, südlicher Teil. 5. Auflage. 1911.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Juli 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	107—106 ³ / ₄	106 ³ / ₄	107
Danmark	72 ¹ / ₄	72 ¹ / ₄	72 ¹ / ₄
Norden	92— ¹ / ₄	92	93
København	88 ³ / ₄	—	—
Carl	—	88 ¹ / ₂	89
Dannebrog	—	85	85
Skjold	69— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Urania	—	3 ¹ / ₂	8
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	85	84 ³ / ₄	85
Hejmdal	—	97 ¹ / ₄	99
Østasiatiske	139—138 ³ / ₄	138 ³ / ₄	139
Østersøen	—	—	—
Nordseøen	—	2	5
Gorm	—	90 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Torm	85—86— ¹ / ₂	86	87 ¹ / ₂
Inga	—	—	—
Cimbria	56 ¹ / ₂ —57 ¹ / ₂	57	58
Vesterhavet	—	136	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	6	9
Førene Bugser-Selskab	—	55	75
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	49—48 ³ / ₄	48 ³ / ₄	49
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % føren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditføren Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	98 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	95	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄
4% — — — — — 2. Serie	—	95	95 ¹ / ₂
4% — — — — — 1. — — — — —	—	95 ³ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
4% — — — — —	—	95	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	89	91
4% Østift. Kreditf.	—	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151 ¹ / ₂ —152 ¹ / ₄	151 ³ / ₄	152
Privatbank	112 ³ / ₄ —113	112 ¹ / ₄	113
Landmandsbank	139 ³ / ₄ —140	139 ³ / ₄	140
Handelsbank	139 ¹ / ₄ —139	139	139 ¹ / ₄
Grundejerbank	23—22 ³ / ₄	22 ³ / ₄	23
Burm. & Wain	91 ¹ / ₄ —90 ³ / ₄	90 ³ / ₄	91
Helsingørs Jærnsk.	76	75 ³ / ₄	76
Sukkerfabr.	256 ¹ / ₂ —254 ³ / ₄	255 ¹ / ₄	255 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	202—201 ³ / ₄	201 ³ / ₄	202

Vekselkurs d. 19. Juli 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	71.95	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Juli 1911.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	92.70
3 ¹ / ₂ % — — — — — Boden Kredit	88.75
5% Mexikanske 1899	99.90
5% Rumænske Stats	102.10
4% — — — — — 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Førene Dampsk.“ 504,000, „Danmark“ 152,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 34,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 136,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 4,000, „Gorm“ 12,000, „Neptun“ 4,000, „Dansk-russisk“ 488,000, „Østasiatisk“ 78,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Vød Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablisement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

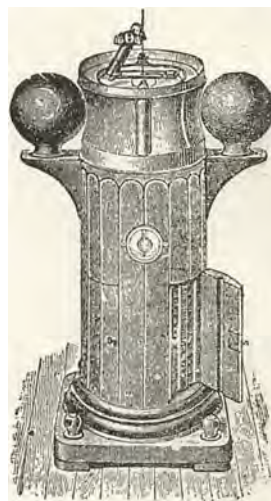
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstatter

Kikkertør
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaect)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 56.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 25. Juli 1911.

18. Aarg.



Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — **Telegrafiske Ud-**
betalinger besørges.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Præfektetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandlæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdiggyvede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:
Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.
af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt
Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
- Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
- Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
- Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
- Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:
Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909
og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre
Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

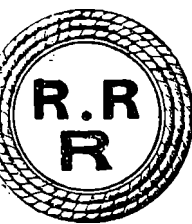
I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.
Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Bredsdorffs Strandingsbøje
Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.
Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Vester 510.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Marstal
Staalskibbyggeri & Reparationsværft.
Specialitet: **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 25. Juli 1911.

Uddrag af Lloyd's Register's Skibbygnings Statistik for April—Juni 1911. I Kvartalet, som endte den 30. Juni, var 496 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 1,476,394 Tons under Bygning i England (Storbritannien og Irland). Dette er det højeste Tal, som er naaet i noget Kvartal, idet det overskrider — med 62,000 Tons — den tidligere Rekord, som naaedes i September 1901 og er dobbelt saa stort som Tallet for Juni 1909.

Med Undtagelse af 37 mindre Fartøjer er alle Staal-Dampskibe.

371 af Skibene eller 1,000,528 Tons bygges til Lloyd's Registers Klasse.

Skibenes Størrelse fordeler sig saaledes:

2 Skibe	er over 20,000 Tons Brutto
5 »	fra 12,000—20,000 Tons Brutto
30 »	8,000—12,000 » »
20 »	6,000—8,000 » »
116 »	4,000—6,000 » »
60 »	2,000—4,000 » »
53 »	1,000—2,000 » »

Af ovennævnte Skibe bygges 1 til Danmark.

Endvidere er der 64 Krigsskibe med et samlet Deplacement af 415,540 Tons under Bygning i England.

Udenfor England er 309 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 720,002 Tons under Bygning (alle paa over 100 Tons Brutto).

Deraf i

	Skibe	Tons	Brutto
Tyskland	82	255,906	»
Frankrig	29	126,180	»
U. S. A.	53	97,803	»
Holland	32	78,325	»
Østrig-Ungarn	11	54,750	»
Japan	26	34,239	»
Italien	13	19,991	»
Norge	27	16,948	»
Danmark	7	13,962	»
Sverige	6	8,061	»

Den udenlandske Sømandsstrejke. I flere af de engelske Havne synes Strejken at være blussat op paany, saaledes meldes den 20. Juli fra Cardiff, at 6,000 Havnearbejdere har nedlagt Arbejdet af Sympati for Sømandene, hvad ogsaa er sket i Newport i Monmouthshire. I Cardiff og Hull er der forefaldet alvorlige Uroligheder, der nærmest er gaaet ud over kinesiske Vaskerier og Møllerne, hvorved betydelig Skade er anrettet. I Barry har Dokarbejderne erklæret Strejke for at tilkendegive deres Sympati for Dokarbejderne i Newport og Cardiff. Til sidstnævnte By er der ankommet 550 Soldater for at være behjælpelige med Ordenens Opretholdelse. Det meldes iøvrigt den 21. ds. derfra, at Forhandlingerne om Strejkens Bilæggelse gør gode Fremskridt, da Skibsfartsforbundet faktisk har anerkendt Sømandenes Fagforening og et af Rederne gjort Løntilbud i Principet er blevet antaget af Sømandenes Repræsentanter. Strejkens endelige Afslutning tør vel derfor snart imødeses.

Fra London meddeles den 22. Juli, at der i Dokkerne ved Barry nu ligger 54 Dampere med en samlet Tonnage af 125,000 Tons. De Strejkendes Antal er c. 8,000. Fra Swansea er der ankommet Politiforstærkning. I Hull er Møllearbejdernes Strejke hævet, idet der er indrømmet dem en Lønforhøjelse.

Til Ritz. Bur. er indløbet følgende Telegrammer.

Bristol, 23. Juli. Sømandsstrejken her er nu fuldstændig endt.

Cardiff, 23. Juli. Sømandenes Organisation har sent i Aftes underskrevet en Overenskomst med Arbejds-

giverne, og hermed er Strejken endt. Søfolkene faar i Følge Overenskomsten 5 Pund Sterling maanedlig, deres Forbund anerkendes, og fremtidige Stridigheder skal forelægges Voldgiftsretten. Skønt de andre Fag indenfor de Strejkende endnu ikke er naaet til en formelig Overenskomst med Arbejdsgiverne, har de besluttet at genoptage Arbejdet Mandag den 24. ds.

Kuldragerne vægrede sig dog ved at genoptage Arbejdet, for man er gaaet ind paa deres Fordringer.

Skibsfarten paa Argentina. Den officielle Skibsfartsstatistik for Argentinas samtlige Havne foreligger endnu ikke, men skønt Landets Udførsel har været noget mindre end i 1909, er der ingen Tilbagegang at spore i Skibsfarten, thi Indførslen er tiltaget saa stærkt, at den mindre Udførsel af Korn ikke har formaet at formindske Omsætningen.

Antallet af ankomne Skibe har i Virkeligheden været større end i noget foregaaende Aar, idet La Plata Markedet i 1910 har anvendt over 2,500 Skibe med en Lastevne af over 13,000,000 Tons, saaledes at man, hvis man dertil lægger Skibsfarten paa Bahia Blanca, kommer til det Resultat, at Argentinas Handel har haft Anvendelse for c. 2.750 Skibe med en Lastevne af c. 14,000,000 Tons.

Der ankom i 1910:

	Dampere	N. R.-Tons	Sejlskibe	N. R.-Tons
Engelske	1,384	3,351,840	31	38,943
Tyske	233	754,354	2	1,690
Italienske	170	531,531	41	1,384
Franske	133	414,772	1	698
Norske	28	59,926	96	112,975
Argentinske	133	62,864	5	7,136
Andre Nationer	244	545,801	21	64,817
	2,325	5,721,088	197	227,643

altsaa ialt 5,948,731 Netto Reg.-Tons mod 5,389,775 Netto Reg.-Tons i 1909.

Af de under »andre Nationer« opførte Skibe var, saa vidt Generalkonsulatet har kunnet bringe i Erfaring, tolv Dampere (24,821 Tons) og to Sejlskibe (427) Tons, danske.

Det forligner at bemærkes, at den tyske Skibsfart paa Argentina tiltager hurtigere end de andre Nationers, idet den i de sidste seks Aar er vokset fra c. 0,45 Mill. Tons til c. 0,76 Mill. Tons, medens den engelske er uforandret, den italienske er vokset fra 0,41 til 0,53 Mill. Tons og den franske fra 0,33 til 0,41 Mill. Tons.

Iøvrigt er der paa Søfartens Omraade i 1910 sket en vigtig Begivenhed, idet Kongressen har vedtaget en Lov af 22. August, i Følge hvilken Kystfarten i Argentina forbeholdes Skibe, der fører argentinsk Flag.

Dette er en Innovation, for saa vidt Mestbegunstigelser-Klausulernes Tekst i de argentinske Traktater, der er afsluttet i Tidsrummet fra 1825 til 1885 (inklusive den svensk-norske Handelstraktat), indtil for faa Aar tilbage almindeligvis er blevet forstaaet saaledes, at Argentina maatte formodes overfor de kontraherende Lande at have givet Afkald paa Forbeholdet af Retten til Kystfart for Argentinas Undersaatter, og denne Opfattelse har i ledende argentinske Søfartskredse været saa almindelig, at den flere Gange har bevæget Kongressen til at opfordre Regeringen til at opsigte Traktaterne.

Vedtagelsen af Loven af 22. August viser derfor, at den Opfattelse nu har gjort sig gældende, at Forbeholdet af Retten til Kystfart ikke er kompromitteret af Traktaterne.

I Følge den ny Lov skal Undtagelse fra Forbeholdet af Retten til Kystfart kun kunne gøres mod Gensidighed og til Fordel for de andre La Plata Stater.

Dog skal Skibe under fremmed Flag kunne anløbe én eller flere argentinske Havne for i disse at udlosse de Varer, de bringer fra Udlandet og indtage Varer til Udførsel til Udlandet, uden at dette skal betragtes som Kystfart, og Dampere, der kommer fra Evropa, skal endvidere i Buenos Aires og i La Plata kunne omlade Gods og Passagerer, der ikke hidrører fra nogen sydamerikansk Havn, til Befordring op ad Floderne i Skibe, der tilhører det samme Selskab som den paagældende Dampere.

Overtrædelse af disse Bestemmelser synes i Følge Lovens Ordlyd at skulle medføre Konfiskation af Skib og Ladning.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Kongo-Flotillen. Bladet »Chronique« skriver: Under Kong Albert af Belgiens Besøg i Ægypten for kort Tid siden, lagde Kongen Mærke til, at Besætningerne paa de Skibe, som besøger Niltrafiken, næsten udelukkende bestod af Indfødte. Det faldt Kongen ind, at dette Eksempel maatte kunne følges med Nytte i Kongo, hvor Besætningerne paa Flodskibene næsten udelukkende bestaar af Hvide, hvorved Omkostningerne ved Baadens Betjening selvfølgelig bliver langt større, end de vilde blive, hvis Besætningerne bestod af Indfødte. Kongen er derfor nu ivrigt optaget af at lægge Planer for Uddannelsen af sorte Besætninger for Kongo-Flotillen, ved Oprettelsen af en Navigationsskole for Indfødte i Banana ved Kongoflodens Munding.

Danmark og Japan. Ved Noter, udvekslede mellem Udenrigsministeren og den ved det herværende Hof akkrediterede japanske Gesandt har Danmark og Japan gensidig tilsikret hinanden Behandling som mestbe- gunstiget Nation, for saa vidt angaar Handel, Toldafgifter og Skibsfart.

Dette Arrangement, som er traadt i Kraft 17. Juli, til hvilken Dato den tidligere dansk-japanske Handels- traktat af 19. Oktober 1895 var opsagt af den japanske Regering, gælder, indtil en ny Traktat mellem Danmark og Japan træder i Kraft.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar. Intel Skib, som kommer fra eller har anløbet Mazagan, tilstedes Adgang til Gibraltar Havn, med mindre det er over syv Dage, siden det forlod Maza- gan, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken før Rejsen eller under denne. Smudsigt Tøj maa ikke bringes i Land uden i Forvejen at være blevet desinficeret, og Klude maa overhovedet ikke føres i Land.

Italien. Odessa er erklæret for kolerasmittet.

Dampskibet »Anna Mærsk«, som forliste ved Windau, men blev taget op og indslæbt hertil, hvor det hos »Kjøbenhavns Flydedok« fik paasat ny Bund m. m. er nu i Følge »Natt.« saa vidt færdigt, at det paa Onsdag kan forlade Værftet og genoptage sin Fragtfart.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Skibsmægler S o f u s H a n s e n: Jeg kan ikke gaa med til Resolutionen i den foreliggende Form, den skal have en lidt anden Form. Den skal udtrykke, at vi ønsker Bestemmelserne anderledes end i Lovforslaget.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg vil gerne anbefale at vedtage Resolutionen med en lille Tilføjelse, nemlig følgende: »og at passende Nedskrivninger af Aktiekapitalen eller Henlæggelser finder Sted«. Ved Regnskabsaflæggelse maa altsaa Kapitalen afskrives med et passende Beløb, saaledes at de, som har med Selskabet at gøre, véd Besked med Aktiekapitalens Størrelse. Paa anden Maade kan vi ikke vente, at der fra Lovgivningsmagtens Side bliver taget noget Hensyn til en Henvendelse fra os.

Dirigenten: Der er altsaa stillet Forslag til følgende Resolution: »Dansk Sejlskibsrederi-Forening udtaler som sin Formening, at en Fiksering af Aktiekapitalens Størrelse ikke bør finde Sted for Skibsfartens Vedkommende, naar kun Sikkerhed stilles for, at den offentliggjorte Aktiekapital virkelig er til Stede, og at passende Nedskrivninger i Aktiekapitalen eller Henlæggelser finder Sted.«

Mægler H. A. H a n s e n: Denne sidste Tilføjelse kan jeg ikke tiltræde af den simple Grund, at der er Forslag fremme, som behandles i Rigsdagen, om, hvor meget der skal henlægges. Derfor vil denne Tilføjelse om, at passende Henlæggelser eller Afskrivninger skal finde Sted, være meget uheldig. Naar det fastslaas ved Lov, at saa og saa meget skal henlægges til Reservefonden, maa vi holde os dertil, ihvorvel det, naar Skibene bliver ældre, ikke kan være tilstrækkeligt. Gaar vi bort fra det og siger, at der skal henlægges eller afskrives passende Beløb, kommer vi ind paa Bestemmelser, som vil være meget uheldige for den danske Sejlskibsfart. Jeg maa derfor modsætte mig denne Tilføjelse, ligesom jeg maa fastholde min Opfattelse, at Ordene »er til Stede« forandres til »er indbetalt«.

Mægler S o f u s H a n s e n: Hvis det ikke er ubeskedent, vil jeg tillade mig at foreslaa, at vi venter med at vedtage nogen Resolution til efter Frokostpausen. Saa vil vi nok kunne formulere en til alles Tilfredshed.

Skibsmægler G r u b e, Marstal: Jeg tror personlig ikke paa Betydningen af Resolutioner; det forekommer mig, at man har vedtaget snart en og snart en anden. Det lyder saare kønt, men jeg har aldrig set nogen Virkning deraf, den kan man aldrig spore. Naar man er gaaet herfra, har man glemt Resolutionen, og den plejer ikke at komme videre. Jeg tror, det bedste er at opfordre Bestyrelsen til saa hurtigt som muligt hos det Udvalg, der behandler Lovforslaget, at gøre sin Indflydelse gældende med Hensyn til de Punkter, som det findes nødvendigt at ændre til Fordel for Sejlskibsfarten.

Navigationsskolebestyrer H a n s e n: Det har jeg ogsaa tænkt mig, men det sker allerbedst ved, at der foreligger en Udtalelse fra Forsamlingen; saa vil Bestyrelsen vide at vælge den hensigtsmæssigste Vej.

Til Mægler Hansen vil jeg sige, at mit Forslag er baseret netop paa Princippet: »Denne Lov gælder ikke for Færøerne«. Det, vi ønsker, er at indtage en Særstilling, netop fordi de Værdier, vi arbejder med, er saa varierende. Men det gælder om ikke at give det Udseende af, at vi staar f. Eks. med en Aktiekapital paa 75,000 Kr., naar Aktiverne i Virkeligheden kun repræsenterer 30,000 Kr. Den Sikkerhed vil vi yde anden Mand. Hvad Lovgivningsmagten kan kræve, er, at vi toner rent Flag. Vi skal ikke lade, som om vi sidder inde med et Skib, som repræsenterer 75,000 Kr., naar vi alle véd, at det ikke er Tilfældet. Derfor maa vi tone rent Flag og sige: Vi skriver Aktiekapitalen ned, men vi maa selv bestemme, hvor

store Beløb vi vil tumle med. Det kan man holde sig til, saa har vi ikke forlangt mere, end vi har Ret til. Men forlanger vi, at det skal tros, at vi stadig staar med Værdier, som er ti Gange saa store, som de i Virkeligheden er, saa forlanger vi noget, som Lovgivningsmagten ikke kan eller bør tage Hensyn til, og saa slaar vi langt ved Siden af. Jeg vil henstille, at vi vedtager Resolutionen, saaledes at det kommer til at hedde, at der skal foretages passende Afskrivninger o. s. v.

Skibsmægler S o f u s H a n s e n: Jeg vil henstille til Bestyrelsen, at den søger at faa Bestemmelserne gjort saa lempelige som muligt. Bestyrelsen kender jo nu Forsamlingens Standpunkt. Det kan derfor være det samme, om vi vedtager den Resolution. Translatør Rasmussen har stillet Forslag om.

Dirigenten: Translatør Rasmussen har frafaldet sit Forslag.

Sekretæren: Jeg vil blot sige til Mægler Sofus Hansen, at jeg ikke uden videre kan give ham Ret i, at Bestyrelsen kender Forsamlingens Standpunkt. Det synes mig, at Meningerne er noget varierende eller rettere sagt modstridende, saa at Bestyrelsen ikke har noget fast at holde sig til. Det er mit Indtryk af Forhandlingen.

Skibsmægler S o f u s H a n s e n: Maa jeg bede Dirigenten lade afstemme over, hvor vidt man ønsker nogen Grænse for Aktiekapitalens Størrelse. Saa vil Bestyrelsen forøvrigt vide tilstrækkeligt.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg tror, vi skal passe paa ikke at sigte højere, end vi kan række. Det er ikke nok, at vi udtaler, at det er vort Ønske, at der ikke fastsættes nogen Grænse for Aktiekapitalen, men vi maa samtidig pointere, at vi ønsker at skabe al den Sikkerhed for Tredjemand, som der paa nogen Maade kan forlanges. Ellers skal vi ikke rette nogen som helst Henvendelse, for saa bliver vi blot vist hjem med den Bemærkning, at saadan kan det ikke gaa.

Skibsmægler S o f u s H a n s e n: Min Henstilling var ganske naturlig. Hensigten var blot, at Bestyrelsen skulde faa en Tilkendegivelse fra Forsamlingen om dens Mening med Hensyn til Aktiekapitalens Størrelse. De andre Bestemmelser kan man jo ikke tage Stilling til i Øjeblikket. Det skal Bestyrelsen gøre efter sin bedste Overbevisning.

Dirigenten: Jeg vil saa lade afstemme over, om man ønsker en Bestemmelse om, at Aktiekapitalen ikke maa være under et bestemt Minimumsbeløb.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: I denne Afstemning vil jeg ikke kunne tage Del, fordi min Stilling vil være afhængig af, hvad der iøvrigt vedtages. Jeg vil ikke kunne være med til i Almindelighed at sige, at Aktiekapitalens Størrelse skal være en fri Sag. Jeg ønsker ikke at være med til en Henvendelse til Regering og Rigsdag om fuldstændig Frihed med Hensyn til Aktiekapitalens Størrelse, medmindre der samtidig tilbydes Sikkerhed for, at det Beløb, som kaldes Aktiekapitalen, virkelig er til Stede.

Skibsmægler S o f u s H a n s e n: Staten skal nok selv finde paa at sige: Vi vil vide bestemt, at der er Valuta til Stede. Det behøver vi ikke at befatte os med. Bestyrelsen skal blot have en Udtalelse fra Forsamlingen med Hensyn til Aktiekapitalens Størrelse. All det andet maa overlades til Bestyrelsen.

Dirigenten: Ønsker nogen at stille bestemte Forslag om, hvad Bestyrelsen skal foretage sig?

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg har foreslaaet en Resolution, som jeg i og for sig ikke ønsker overbragt til Ministeriet eller Rigsdagen men til Bestyrelsen, for at den skal varetage ikke blot vore Interesser, men ogsaa Foreningens Værdighed. Naar jeg sagde før, at jeg ikke kunde stemme for en Resolution, som kun hævdede Frihed med Hensyn til Aktiekapitalens Størrelse, var det af Hensyn til Foreningens Værdighed. Hvis vi vil vente og haabe at opnaa noget, maa vi vise, at vi har tænkt paa Konsekvenserne, og det mener jeg, at Udtalelsen til Bestyrelsen skulde være Udtryk for, saa at ikke

Bestyrelsen møder og blot siger til Ministeriet: Lad Aktiekapitalens Størrelse være en fri Sag, men den skal samtidig kunne sige, at vi vil paatage os den Forpligtelse at afskrive 4 eller 5 pCt. om Aaret, for at andre udenforstaaende kan se, at der er Mening i, hvad vi vil. Saa vil Ministeriet ogsaa sige, at der er Mening i det. Men forlanger vi, at Aktiekapitalens Størrelse skal være en fuldstændig fri Sag, uden samtidig at stille Sikkerhed for, at vi ikke har bragt Aktiekapitalen ned til ingen Ting, saa vil der blive let ad os, og det skulde vi ikke risikere.

Dirigenten: Kunde man ikke nøjes med, at Generalforsamlingen henstiller til Bestyrelsen, at den har sin Opmærksomhed henvendt paa, at der i Lovforslaget ikke kommer Bestemmelser, hvorved Aktiekapitalens Størrelse fikses, eller at i alt Fald dens Minimum sættes saa lavt som muligt, og at det bestemmes, at passende Afskrivninger og Henlæggelser bør finde Sted.

Formanden: Bestyrelsen har intet at indvende derimod.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Kunde vi ikke sige: »Idet Bestyrelsen erklærer at ville tage de faldne Udtalelser til Efterretning, gaar Forsamlingen over til næste Sag paa Dagsordenen«.

Da der ikke fremkom Indvending mod dette Forslag, betragtedes det som enstemmig tiltraadt.

Mødet udsattes Kl. 11½.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i det væsentlige uforandret fra sidste Uge med rigelige Laster saavel pr. straks som senere Afskibninger, og England indrømmer lidt højere Rater, medens Frankrig stiller sig uvillig overfor Tillæg i Fragt; Danmark har vedvarende nogle Laster Øst paa, medens Tyskland stadig er mat. Bottenhav og Finskebugt har tilstrækkelige Ladninger, og det samme Forhold er til Stede fra Syd- og Vestsverrig samt Østnorge. Rusland har fra Riga og Petersborg ligeledes enkelte flere Trælaster, specielt for noget større Sejlere. Efter de noterede Laster for senere Afskibning, kan det synes, at Efteraaret vil blive tilfredsstillende for denne Fart, men det har saa ofte vist sig, at med Assurancepræmiens Stigning trækkes mange Laster tilbage til senere Transport, saa at der ikke er nogen Sikkerhed for Stigning i Efteraarstrafiken. I Returfragter Vest fra er Markedet ligeledes tilfredsstillende saavel for Kul, Clay samt Foderstoffer til faste Rater. Kulfragterne er fra £ 6.10 à £ 7.15 efter Størrelse og Losseplads.

Med Hensyn til de mindre Skibe har heller ikke afvigte Uge bragt nogen væsentlig øjeblikkelig Forandring, men Udsigterne er stadig ret gode. Danzig noterer flere Havreladninger til 5 M. og Stopmunde 4¼ à 4½ Mk., men ellers er det endnu temmelig stille fra Nordtyskland; nogle Rübsladninger er allerede afskibet til Danmark. Sverig er vedblivende fast og noterer for enkelte Pladers Vedkommende ¼ M. mere end for en Uge siden, saaledes fra Karlshamn og Karlskrona til Hamburg 4¼ M., Neufahrwasser 3¾ M., Rostock, Lübeck 3½ M. Danmark er fra Provinserne saa godt som hel stille, og det samme gælder nærmest ogsaa Kjøbenhavn, som sluttede for Hvede til Malmö 8 Øre, Rønne Oljekager 10 Øre samt Soyakager til Frederikshavn pr. August 13 Øre.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Königsberg 23./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Lissa-
bon 22./7. — Algarve, Borries, afg. herfra 22./7. til Peters-
borg. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 21./7. — A. N.
Hansen, Olsen, ank. hertil 23./7. — Antwerpen, Madsen,
afg. Panderma 22./7. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank.
Filadelfia 18./7. — Arno, Fischer, ank. Antwerpen 16./7. — An-
rora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 21./7. for London. — Baron
Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 16./7. — Beira, Lunge,
ank. Marseille 23./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York
23./7. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 21./7. —
Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 23./7. — Dagmar,
Bøgvad, pass. Holtenau 22./7. for Petersborg. — Esbjerg,
Strufve, ank. hertil 23./7. — Florida, Andersen, afg. New-
castle 15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, pass. Bruns-
büttel 21./7. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull
19./7. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 4./7. — Hengest,
Munck, ank. hertil 24./7. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 24./7.
— J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 21./7. til Marsala.
— Jolantha, Henriksen, ank. Antwerpen 12./7. — Kasau,
Mikkelsen, ank. Libau 21./7. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen
19./7. — Kursk, Tønnesen, ank. Trångsund 19./7. — Loire,
Craignou, afg. herfra 23./7. til Petersborg. — Louise, Larsen,
afg. London 22./7. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra
22./7. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Peters-
borg 12./7. — Morsø, Nellenmann, dokker. — Moskø, Jønsen,
pass. Holtenau 20./7. for Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen,
pass. Ouessant 20./7. for Piræus. — Nordjylland, Søberg, pass.
Brunsbüttel 23./7. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank.
Dunkerque 19./7. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 22./7. til Hull.
— Oscar II, Hempel, afg. New York 20./7. til Kristiansand. —
Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 11./7. til Boston. —
Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 23./7. for London. — Pregel,
Iversen, ank. Bordeaux 11./7. — Saga, Wiberg, afg. herfra 21./7.
til Riga. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 22./7. hertil. — Saxo,
Müller, afg. Libau 22./7. til Hull. — Texas, Clauson Kaas, ank.
Sunderland 14./7. — Thyra, Dam, afg. herfra 23./7. til Arendal.
— Tiber, Bech, afg. Dartmouth 15./7. til Barcelona. — Tyr,
Thaning, ank. hertil 23./7. — United States, Gotsche, ank.
hertil 18./7. — Vendsyssel, Lydersen, ank. Petersborg 18./7. —
Viking, Meyer, ank. Stettin 24./7. — Minsk, Harder, ank.
Antwerpen 15./7. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 22./7. —
Malm afg. Bristol 20./7. hertil. — Lena ank. Stettin 22./7. —
Vadso afg. Liverpool 22./7. til Swansea. — Saratov ank. Li-
bau 22./7.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 21./7. til
Guernsey. — Nordsøen, Gramm, ank. Brake 19./7. — Nexos,
Basse, ank. Tarragona 18./7. — Ellen, Hansen, afg. Söderhamn
20./7. til Malaga. — Fylla, Brinch, afg. Marseille 19./7. til
Norrköping. — Gerda, Iversen, ank. Bristol 22./7. — Karla,
Nielsen, pass. Eastbourne 20./7. for Goole. — Laura, Pedersen,
afg. Bristol 19./7. til Llanelly. — Marie, Jessen, afg. Koivusaari
21./7. til Portugalet. — Olga, Christensen, afg. Raumo 21./7. til
Valencia. — Cito, Jepsen, ank. Cardiff 19./7. — Bodil, Uldall,
afg. St. Nazaire 20./7. til Norrköping. — Inger, Schiff, afg.
Räfsö 22./7. til Barcelona.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 14./7. til London. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Petersborg 21./7. — Pawel Andrejoff, Tanne-
bek, ank. Newcastle 20./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. Blyth 18./7. til Neufahrwasser. — Russ, Petersen, afg. Cape
Tormentine 13./7. til Belfast. — Wladimir Sawin, Carsten-
sen, ank. Petersborg 12./7. — Excellence Pleske, Rasmus-
sen, afg. London 22./7. til Petersborg. — Michail Ontchou-
koff, Harboe, afg. Troon 21./7. til Canada. — Generalkonsul
Pallisen, Christensen, ank. Kronstadt 21./7. — Wladimir
Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./7. til Londonderry. — Hel-
mer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 19./7. til Canada. — Newa,
Dahl, afg. Troon 20./7. til New Mills.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 17./7. —
Amalienborg pass. Oitavos 19./7. — Brattingsborg
ank. Sharpness 8./7. — Borglum pass. Kjøbenhavn 19./7. —
Chassie Mærsk ank. Sunderland 17./7. — Dansborg ank.
Bordeaux 19./7. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 16./7. — Esrom
afg. Nikolajevsk 7./7. — Flynderborg afg. Sunderland 18./7.
— Fredensborg ank. London 16./7. — Frederiksborg
afg. Algiers 19./7. — Guldborg ank. Huelva 12./7. — Gurre
ank. Genua 13./7. — Hammershus afg. Rio 15./7. — Har-
rildsborg ank. Ghent 14./7. — Hundborg afg. Methil 17./7.
— Høneborg ank. Rotterdam 13./7. — Jelling pass. Sagres
14./7. — Jømsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved
afg. Barry 15./7. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 19./7. —
Kalludborg ank. Genua 16./7. — Kalø afg. Manchester
14./7. — Klampenborg afg. Jacobstad 19./7. — Kronborg
ank. Baltimore 12./7. — Lejre afg. Methil 14./7. — Lille-
borg ank. Barry 18./7. — Marselisborg afg. Petersborg
14./7. — Visborg afg. Hull 19./7. — Næsborg ank. Cardiff

11./7. — Peter Mærsk ank. Petersborg 17./7. — Randels-
borg afg. Thamshaven 19./7. — Rosenborg afg. Newcastle
19./7. — Silkeborg pass. Sagres 16./7. — Skakkeborg
ank. Kristinestad 16./7. — Skanderborg afg. Koivusaari 16./7.
— Skjoldborg afg. Talbot 19./7. — Skodsborg afg. Kjø-
benhavn 18./7. — Spigerborg afg. Manchester 18./7. — Ste-
gelborg afg. Algier 18./7. — Stjerneborg ank. Bordeaux
16./7. — Søborg afg. Barry 15./7. — Taarnborg afg.
Grimby 19./7. — Tuborg ank. Memel 16./7. — Ulfsborg
ank. Oran 14./7. — Uranienborg ank. Cardiff 18./7. — Vor-
dingborg ank. Petersborg 12./7. — Ørkild pass. Gibraltar
18./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Pensacola 23./7.
— Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tynen 21./7. —
Urania, Clausen, afg. Hamburg 20./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Esbjerg 19./7. — Kron-
prins Frederik, Andresen, ank. Wiborg 22./7. — Holland,
Poulsen, ank. Windau 17./7. — England, Andersen, ank. Hel-
singborg 22./7. — Rusland, Bennetsen, afg. London 20./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 14./7. —
Freja, Nielsen, afg. Lovisa 20./7. — Vera, Thing, ank. Kal-
lundborg 21./7.

Form. Sara, Jensen, ank. Kiel 23./7. — Sjælland, Svar-
rer, pass. Kanalen 23./7. for Dunkerque. — Agnete, Farup, afg.
Petersborg 20./7. — Hermia, Hansen, afg. Petersborg 20./7. —
Alice, Jørgensen, ank. Randers 21./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Windau 18./7. — Ragn-
hild, Schultz, ank. Rouen 21./7. — Valborg, Hansen, pass.
Kjøbenhavn 22./7. for Calais. — Gunhild, Hansen, ank. Aal-
borg 22./7.

Det asiatiske Kompagni. Bintang afg. Perim 19./7. —
Samui afg. Genua 19./7. — Bandon, ank. Bangkok 19./7. —
Pangan ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chumpon afg. Aden 19./7.
— Arabien pass. Gibraltar 19./7. — Siam afg. Karatsu 10./7.
— Indien afg. Moji 17./7. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.
— Tranquebar ank. Antwerpen 18./7. — Kina, ank. Perim
19./7.

Vestindisk Afdling. St. Thomas afg. St. Thomas
16./7. — St. Jan afg. St. Thomas 17./7. — St. Croix ank.
Rotterdam 20./7.

Dania. Mary, Bang, ank. Bayoune 22./7. — Ely, Meiuertz,
afg. Archangel 20./7. til Onega. — Nelly, Clausen, pass. Blyth
18./7. for Onegia. — Fanuy, Eriksen, ank. Stockholm 20./7. —
Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 22./7. for Oxelösund. — Alexy,
Lorentzen, pass. Gibraltar 21./7. for Barcelona. — Dagny, Søren-
sen, ank. Bilbao 20./7.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 19./7.
for Raumo. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./7. — Gul-
faxe, Petersen, afg. Libau 21./7. til Petersborg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 19./7. til Rotter-
dam. — London, Bom, afg. Amsterdam 4./7. til Blyth. — Pa-
ris, Tholander, afg. Leith 20./7. til Kiel. — Bryssel, Kaas, ank.
Kalundborg 19./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 16./7. — Wien,
Boeck-Hansen, ank. Aalborg 20./7. — Roma, v. Thun, afg. Stet-
tin 21./7. til Petersborg.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Hull 20./7. — Enig-
heden, Jensen, ank. Caen 21./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 22./7.
— Martha, Christensen, ank. Stuksund 20./7. — Elna, Rathje,
ank. Attu 21./7. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 17./7. —
Simone, Møller, ank. Sundsvall 23./7. — Jeanne, Olsen, ank.
Kirkcaldy 22./7. — Vera, Larsen, ank. Vardø 16./7. — Daisy,
Lagesen, afg. Kotka 21./7. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 18./7.
— Kamma, Lof'er, ank. Räfsö 23./7.

Sejlskibe.

Æra. Ellen, Lauritzen, ank. Harborg 20./7. — Minde,
Rasmussen, ank. Randers 19./7. — Duen, Hay, ank. Nexø 19./7.
— Mercur, Christensen, ank. Holmsund 20./7. — Expres, Ras-
mussen, ank. Rønne 20./7. — Marie, Østermann, ank. Hasle 20./7.
— Freden, Christensen, ank. Sundsvall 20./7. — Acriel, Chri-
stensen, ank. Drøbak 21./7. — Laurits, Folmer, ank. Bridge-
ness 21./7. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Stockholm
21./7. — Emanuel, Kastrup, ank. Labrador 22./7. — I. Ko-
foed, Andersen, pass. Hirtshals 20./7. for Gefte.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Skibsefterret-
ninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidtorfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Færvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af herved værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. $\frac{1}{4}$ mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 & 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropengeaf Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforføden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmeberørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Køhalingplads. Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværket indtil 19 Fod Vand. Bolværkerues Højde over dgl. V. 5 1/2, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingssafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværksvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Køhalehavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværket indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskest paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Fjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftt.

Foldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1165

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansencor.“

Tlf.: „Hansencor.“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 57.

Kjøbenhavn, Fredag den 28. Juli 1911.

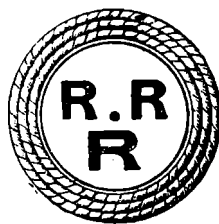
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	--	--	------------------------

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.
Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith,
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske SØ-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegram: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
A. H. Segelcke A/S., Hjørring.

**DEN
BEDSTE!**



„GAMMEL
DANSK SNAPS“
- fra A. H. Segelcke A/S Hjørring.
En gros for København.
Laue P. Møller.
Christian den IX'sgade 5, Mex - Telf: 5670.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Ræmisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Oplysning søges.

Det formodes, at Skonnertbrig „Emma“ af Aalborg er
sejlet ned af et andet Skib, paa Rejse fra Kragerø til Boness
propplastet, sidste Uge i Juni Maaned eller der omkring, og
Mandskabet druknet. Skulde nogen kunne give Oplysning
om af hvem, eller en af de Herrer Skibsmæglere have hørt
med en i Boven havareret Damper at gøre paa denne Tid,
bedes Oplysning derom tilstillet:

T. K. Jensen, Aalborg.

Kjøbenhavn, den 28. Juli 1911.

Losning af Træ i Antwerpen. En Reder skriver, i Følge »Svensk Export«, til »Shipp. Gaz.« og meddeler en ny Foranstaltning af Havnemyndighederne i Antwerpen, som vil være af stor Interesse for Redere, da den betyder en Forbedring med Hensyn til den langsomme Metode for Losning, som især bruges af Modtagere af Fosfat og Trælast. Meningen er, at Havnemyndighederne skal genoptage nogle gamle Bestemmelser angaaende Losning af en vis Kvantitet om Dagen efter en bestemt Skala.

Denne skulde blive saaledes:

Tons	Sommer	Vinter
2,800.....	400	350
3,000.....	410	360
3,200.....	420	370
3,400.....	430	380
3,600.....	450	400
3,800.....	455	410
4,000.....	460	415
4,200.....	465	420
4,400.....	480	430
4,600.....	490	440
4,800.....	500	450
5,000.....	510	460
5,200.....	530	480
5,400.....	540	490
5,600.....	550	500
6,001/11,200....	600	530

Det uheldigst mulige Resultat af dette vil indtræffe for en Damper, der er lastet halvt med Fosfat og halvt med Træ. En Damper med 6,000 Tons Bæreevne kan let tage 4,000 Tons Fosfat og 2,000 Tons (600 stds) Træ.

Tømmeret, som i Almindelighed losses efter »Paxpiners« bill of loading, vilde tage otte Dage og Fosfaten ti Dage, eller, med mindst to Søndage, alt ialt tyve Dage.

Den i Følge Skalaen tilladte Losningstid skulde om Sommeren kun blive ti Dage, hvorfor Fartøjet paadrager sig en Pengebøde af 20 £ pr. Dag for forlænget Losning.

Det er højst nødvendigt, fortsætter nævnte Blads Meddeler, at enhver Reder, som arbejder med Fosfat og Trælast af enhver Sort, har sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold — ikke med den Hensigt, at arbejde paa Ændringer i Havneforordningen — men derimod for at tilse, at Certepartierne og Fragtafslutningen afpasses saaledes, at Losningen kan udføres i den foreskrevne Tid.

Udenrigsministeriet meddeler:

Skarpskydning ved Göteborg. Konsulatet i Göteborg har den 24. ds. indberettet til Udenrigsministeriet, at der paa »Ålfsborgs Fästning« afholdes Skydeøvelser fra Fort »Oscar den II« — i Retning af det vestlige Sejløb og Syd om Buskär — fra den 25. Juli til den 10. August.

Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Taarnet paa Øen Ålfsborg og paa Gefveskär, samt to røde Balloner paa Fortet.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget følgende:

Fundet Livredningsbøje. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til Indberetning fra det kgl. Konsulat i Göteborg, at der den 3. d. M. til det derværende »Konfiskationskontor« er bleven indleveret en ved »Måsö skär«, Nord for »Käringsberget« i Göteborg Skærgaard bjerget Livredningsbøje, mærket »Westa, Kjøbenhavn«. Bjergeren er en Motorbaadfører Kaptajn Andreas Larsson, ansat hos Firmaet Forsberg & Mark, Göteborg. Da der i Nærheden af Bøjen flød en Hue og en Del Planker, maa det befrægtes, at en Ulykke

er sket. Det udtales imidlertid i Konsulatets Indberetning, at der hidindtil ingen Meddelelse er indgaaet om en saadan Ulykke.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar. Skibe, kommende fra Mazagan, tilstedes nu fri Adgang til Gibraltars Havn efter stedfunden Lægeundersøgelse. Forbudet mod Håndbringelse af ikke desinficeret smudsigt Linned samt af Klude bestaar derimod stadig.

Grækenland. Skibe, der har forladt den asiatiske og europæiske Kyst af Marmarehavet saavel som Kysterne ved Dardanellerstrædet efter den 28. Juni (gl. Stil) er underkastet personlig Lægeundersøgelse.

Italien. Nicolajew (Sortehavet) er erklæret for kolerasmittel.

Gibraltar: Intet Skib, som kommer fra eller har anløbet Marseille, tilstedes Adgang til Gibraltar Havn, med mindre det er over syv Dage, siden det forlod Marseille, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken før Afreisen eller under denne.

Vrag og traadløs Telegrafering. Board of Trade har, i Følge »Shipp. Gaz.«, udsendt Meddelelse om, at der er truffet en særlig Aftale med General-Postmesteren om Udveksling af traadløse Telegrammer fra Skibe, som er forsynet med Apparater hertil, og de britiske Kystlinier, med Hensyn til Beliggenheden af Vrag, der er farlige for Navigationen, samt Vejr- og meteorologiske Meldinger.

Skonnert »Emma« af Aalborg. Opmærksomheden henledes paa omstaaende Annonce, hvorefter der søges Oplysning angaaende den forulykkede Skonnert »Emma« af Aalborg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Mødet genoptoges Kl. 12¹/₄.

Kontingentspørgsmaal angaaende »Copley«.

Formanden: Rederen af dette Skib har anmodet Foreningen om at blive fri for at betale Kontingent for det sidste Halvaar, idet Skibet nemlig er solgt. Bestyrelsen er stemt for at imødekomme Rederens Ønske, saaledes at hans Kontingentpligt ophører med Udgangen af Juni Maaned, og vi stiller herved Forslag derom.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Forandring i de internationale Maalingsregler for Sejlskibe.

Formanden: Vi har jo ofte talt om, at det vilde være heldigt at have internationale almengyldige Regler for Skibsmaalingen. Nu skal der være fremkommet et Forslag fra Tyskland til Norge om disse Regler. Fællesrepræsentationen har anmodet sin Formand om at forespørge Ministeriet, om der ogsaa er kommet et saadant Forslag til Danmark, men paa det nuværende Tidspunkt véd vi ikke noget derom. Vi har Opmærksomheden henvendt paa Sagen, og sker der noget, vil vi gerne tage Affære. Internationale Skibsmaalingsregler er et af de Goder, vi længe har tragtet efter.

Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende Bladsagen.

F o r m a n d e n : Denne Sag er maaske et af Brændpunkterne i Dag. Jeg haaber, vi maa kunne komme over den paa en Maade, som er tilfredsstillende for alle Parter. Paa sidste Generalforsamling blev Sagen temmelig ivrig drøftet, og Forhandlingerne endte med, at man vedtog at søge udgivet et Bilagsblad til *Dansk Søfartstidende*, idet man var enig om at se, hvordan det gik, saa kunde man senere, hvis det viste sig umuligt at gaa den Vej, komme tilbage til det af Translatør Rasmussen den Gang stillede Forslag. Men, som d'Hrr. ved, har Afdelingen for mindre Skibe paa sit Møde i Vinter vedtaget, at man vilde søge at blive fri for at holde *Dansk Søfartstidende*, idet man ønskede sit eget Medlemsblad. Jeg henstiller nu til Generalforsamlingen, hvorvidt den kan gaa ind paa Forslaget fra Afdelingen for mindre Skibe.

S e k r e t æ r e n : Forslaget fra Afdelingen for mindre Skibe lyder saaledes:

Afdelingen for mindre Skibe tillader sig herved at anmode Hovedforeningen om fra og med 1. Januar 1912 at blive fritaget for at holde Bladet *Dansk Søfartstidende* til sine Medlemmer, saaledes at det Beløb, som Hovedforeningen hidtil har betalt for nævnte Blad for Afdelingens Medlemmer i Stedet for tilstilles Afdelingen selv, saaledes at dette Beløb af Afdelingen tilbageholdes ved Indbetalingen af Afdelingens Kontingent til Hovedforeningen.

Svendborg, den 14. Maj 1911.

for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Med Højagtelse
L. Rasmussen,
Sekretær.

Kan denne Sag ikke afgøres paa anden Maade, bedes den opført paa Dagsordenen ved Foreningens Generalforsamling i Juli d. A.

L. R.

Senere er der indløbet en anden Skrivelse fra Afdelingen saalydende:

Da jeg jo ikke personlig — desværre — kunde være til Stede ved Bestyrelsesmødet, maa jeg skriftlig meddele, at Afdelingens Forslag angaaende Bladholdet, maa opfattes som, at vi kun ønsker refunderet Kr. 3,50 pr. Medlem som Vederlag for *Dansk Søfartstidende*. Hovedforeningen vil saaledes have et Bruttotilskud fra Afdelingen paa over 750 Kr., hvilket forhaabentlig maa findes at være et passende Beløb

p. t. København, d. 14. Juni 1911.

Ærbødigst
L. Rasmussen.

Det vil altsaa sige, at Afdelingen ønsker at være fri for at holde *Dansk Søfartstidende* og for at betale Kr. 3.50 pr. Medlem om Aaret for Bladet.

M æ g l e r S o f u s H a n s e n : Naar jeg allerede paa dette Tidspunkt beder om Ordet, er det for at faa Lejlighed til at sige et Ord, som jeg tror, det er paa sin Plads at sige straks, nemlig, at d'Hrr. maa huske paa, at vi, som er her til Stede enten tilhørende Hovedafdelingen eller den mindre Afdeling, vi skal varelage den danske Sejlskibsflaades Interesser. Jeg vil gøre opmærksom paa, at vi har noget at slaa i Stykker, og hvis vi ikke holder sammen her, gaar det os ilde. Det gaar os ilde nok endda; vi gaar successive ned ad Bakke. Men skulde vi gennem indbyrdes Kiv hjælpe til at gaa mod Nedgangen, baader det den danske Sømandsstand til liden Ære. Jeg vil, inden Forhandlingerne nu begynder, bede ikke mindst den mindre Afdelings Medlemmer lage under alvorlig Overvejelse, hvad de gør, førend de gaar til et afgørende Skridt. Tænk paa, hvilken Betydning det vil have over for Lovgivningsmagten. Jeg skal iøvrigt ikke udtale mig hverken pro eller kontra, men blot sige: tænk paa Fremtiden, tænk paa det Store og Hele. Det, det gælder om for os, er at opretholde og fremme den danske Sejlskibsfart. Vi har hidtil haft Glæde af at repræsentere en Stand, som paa værdig Maade hævdede sig omkring i fremmede Lande. Lad os ikke ved indbyrdes Kiv ødelægge, hvad der alt er bygget op.

Navigationslærer C h r i s t e n s e n : Dette Punkt paa

Dagsordenen er temmelig sikkert det vigtigste i Dag med Hensyn til Foreningens indre Anliggender. Jeg skal tillade mig at gøre Rede for Ærøkreedsens Stilling før og maaske nu overfor denne Sag. Vi har i Søassuranceforeningen »Ærø«s Love den Bestemmelse, at enhver Interessent i Foreningen skal med sine Skibe være Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Dette var særlig aktuelt i Foraaret i Marstal; Bladsagen var fremme, og vi holdt Generalforsamling i Februar. Straks derefter kom der fra en Snes Skibsredere indenfor Afdelingen for mindre Skibe en Henvendelse til Bestyrelsen for Søassuranceforeningen »Ærø«, og man enedes saa om at holde en Sammenkomst med forskellige af de Herrer fra den mindre Afdeling. Paa denne blev Sagen drøftet, og man blev enig om, at der udfordredes en Ændring af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Love, og om, at vi vilde afvente den Stilling, Generalforsamlingen her tog, og hvis saa ikke Afdelingen blev fri for at holde *Dansk Søfartstidende*, skulde man indkalde til en ekstraordinær Generalforsamling inden Aarets Udgang for at give den fri for at holde *Søfartstidende*, uden at Skibene derfor skulde udgaa af Søassuranceforeningen, og derefter skulde man paa den aarlige Generalforsamling træffe endelig Bestemmelse. Iøvrigt var Stemningen nærmest for at fritage den mindre Afdeling for at holde *Søfartstidende*. Imidlertid har Forholdene udviklet sig i en noget anden Retning siden da, idet den mindre Afdelings Medlemsblad i Maj Maaned har indeholdt en Redaktionsartikel med Overskriften: »Hvad Nytte er en Forening til?«. Af denne Artikel, hvis Enkeltheder jeg ikke skal oplæse, kan man ikke faa andet Indtryk end, at det er næsten Afdelingen for mindre Skibe, som har bevirket alle de Lettelser og Begunstigelser, som fra anden Side er tilflydt Foreningen. Heri mener jeg, at Redaktionen ikke bærer sig loyalt ad. Den burde have fremstillet Sagen paa en saadan Maade, at det utvetydigt fremgik, at det var Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der har bevirket, at disse Resultater er opnaaet, og ikke Afdelingen for mindre Skibe. Naar der skrives en saadan Artikel, hvilken Garanti har man saa for, at det i Fremtiden vil gaa godt, hvis Afdelingen bliver fri for *Dansk Søfartstidende*? Skal Medlemsbladet skrives i samme Aand, har man ingen Garanti derfor. Jeg tror, ja, jeg ved, at en stor Mængde af de selvejende Førrere i Afdelingen for mindre Skibe er virkelig fornuftigt tænkende Mænd, og jeg tror ikke, de vil sympatisere med den Tanke, den Aand, som gaar igennem denne Artikel i Medlemsbladet for den mindre Afdeling. Den har tildels forrykket vort Standpunkt, uden at jeg i dette Øjeblik skal kunne sige, hvorledes Afstemningen om Sagen vil falde ud. Jeg synes ligesom Mægler Sofus Hansen, at d'Hrr. af Afdelingen for mindre Skibe maa betænke sig to Gange, førend de tager deres Bestemmelse. Jeg indrømmer, at *Dansk Søfartstidende* ikke altid har arbejdet for Sejlskibsfartens Interesser, men tager vi de senere Aar, tror jeg ikke, nogen kan paavise, at det ikke har arbejdet i Sejlskibsfartens Interesse, altsaa i de Medlemmers Interesse, hvis Blad det er, og det er jo dog os alle bekendt, at vor Stilling til *Dansk Søfartstidende* er langt inderligere nu end før. Foreningens Stilling til Fællesrepræsentationen er ogsaa gunstig; der arbejdes vist i det hele taget med god Forstaaelse. Foreningens Stilling overfor Handels- og Søfartsministeriet tror jeg ogsaa er særdeles god. Saa det er et Spørgsmaal, om det er klogt at løse Forbindelsen med *Dansk Søfartstidende*. Konsekvensen deraf kan jeg for mit Vedkommende ikke i Øjeblikket overskue.

T r a n s l a t ø r R a s m u s s e n : Da jeg kom hertil i Dag, var det min Mening, at jeg ikke vilde sige ret mange Ord om denne Sag, fordi jeg betragtede den som i Forvejen afgjort. For kort siden blev det ndtalt af en æret tilstedeværende, vistnok Mægler Grube, at Resolutioner saa man tidt paa Papiret, men de kom aldrig videre. Jeg har maaske i dette Tilfælde haft den uheldige Egen-skab, at jeg har ment, at en Resolution var vedtaget for

at skulle tages til Følge. Da vi derfor i Fjor paa Generalforsamlingen i Rønne vedtog en Resolution, som gik ud paa, at vi skulde forsøge at faa et Medlemsblad sammen med Hovedforeningen, og hvis det ikke lykkedes, da vort eget Blad, betragtede jeg den Resolution som noget, man ikke kunde komme udenom, og d'Hrr. vil indrømme mig, at det er et Standpunkt, som jeg kan være bekendt, selv om det maaske var forkert. Naar Resolutionen var vedtaget, havde jeg som den, der skulde udføre den, ikke andet at gøre end at føre den igennem. Ud fra samme Synspunkt mente jeg, da jeg kom i Dag, at i Følge vor Vedtagelse paa Generalforsamlingen i Januar i Odense var Sagen afgjort dermed. Jeg har kunnet mærke en meget stærk Stemning mod Sagen fra Hovedforeningens Side, og jeg er fuldstændig enig med Mægler Sofus Hansen i, at vi skulde nødig have nogen Uenighed eller Splittelse. Men d'Hrr., som har læst Referatet af Afdelingens Generalforsamling, maa, hvis de vil være ærlige overfor dem selv og mig, indrømme, at trods det, at der kan falde bitre Ord nu og da i en saadan Diskussion, sagde ingen af alle Afdelingens Talere et ondt Ord overfor Hovedforeningen. Hver eneste Taler sagde, at vi skulde nødig skilles, vi vil nødig skilles. Men for de allerfleste af Afdelingens Medlemmer staar det som ganske uforstaaeligt, at de ikke kan slippe fri for et Blad, naar de ønsker det. De kan ikke indse, hvorfor det absolut skulde betyde Splittelse. Nu ved jeg, at Navigationslærer Christensen og vel hele Ærøkrædsen mener, at det lille Medlemsblad, vi har startet, gaar i Retning af Splittelse. Men jeg ved, at der ikke er skrevet et Ord i Bladet derom. Det er ikke Splittelse, det er Agitation. D'Hrr. kender Afdelingens Sammensætning. Det er ikke en lokal Kreds, ikke Mennesker, som er hverandre inde paa Livet hver Dag, men Skibene og Medlemmerne er spredt over hele Landet. Det er nødvendigt at have et Bindemiddel imellem dem og ogsaa nødvendigt at agitere. Jeg har stadig hævdet det Synspunkt, at de mindre Skibes Afdeling dannede en Stal i Staten; de mindre Skibe har dannet en Afdeling for sig, som igen er en Del af Hovedforeningen. I Foreningens Love kaldes den en Kreds, men det er ikke en Kreds i samme Forstand som de andre; den strækker sig fra Skagen til Bornholm. Den har en Særstilling, og alle mindre Skibe, som ikke er i Assuranceforeningerne, vilde vi gerne kapre. At derfor Bladet indeholder Agitationsstof, maa ikke forbavse nogen, og jeg synes ikke, det bør forbavse nogen, at naar jeg skriver: hvad Nytte har Foreningen gjort, mener jeg Afdelingen for mindre Skibe; for vi staar med vor egen Bestyrelse og Kredsformænd, og alle ved, at hvad vi foretager os, gaar gennem Hovedforeningen. Det behøver jeg ikke at gøre opmærksom paa. Kærnepunktet i Sagen er det, at der ikke har været ytret noget som helst Ønske om at skilles fra Hovedforeningen. De vil tværtimod se, at Bladet allevegne holder paa, at vi vil blive ved at være i Hovedforeningen. Et blev der sagt paa Generalforsamlingen, at hvis vi ikke maa slippe for *Dansk Søfartstidende*, er det ikke os, som udtræder, men vi bliver paa en Maade smidt ud, for *Dansk Søfartstidende* vil Afdelingens Medlemmer ikke have. Jeg haaber paa en Løsning til alle Parters Tilfredshed uden Adskillelse. En saadan vilde jeg meget nødig gaa med til. Men foreløbig maa mit principielle Standpunkt være dette at bede Forsamlingen indrømme os den Begunstigelse at slippe for *Dansk Søfartstidende* og faa godtgjort de Kr. 3,50 pr. Medlem. Derefter tror jeg paa, og jeg vil personlig gøre hvad jeg kan for at opnaa, Fred og Fordragelighed. Jeg indser ikke, at det skulde betyde nogen Splittelse, om jeg stadig benytter dette lille Blad til at agitere blandt de smaa Skibe for saa vidt muligt at samle dem alle. Jeg indrømmer, at der er et Moment, jeg hidtil ikke har tænkt saa meget paa. Det er det, at foruden at *Dansk Søfartstidende* er Medlemsblad for hele Foreningen, er Foreningen eller en væsentlig Del af den Aktionær i Bladet. Jeg tror heller ikke, at en hel Del af vore Medlemmer har tænkt derpaa.

Vi er gaet ud fra, at naar vi nøjedes med at bede om Kr. 3,50 pr. Medlem tilbage, medens Hovedforeningen faar 4 Kr. pr. Medlem, vil det være en ren økonomisk Vinding for Foreningen. At det samtidig skader Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*, tror jeg ikke, nogen af os har tænkt synderligt over, og det kommer strængt taget heller ikke Foreningen som Forening betragtet ved.

(Fortsættes.)

Vejroversigt over Nordatlantehavet for August Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egners Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New-York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd. N. Ø. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passataglige Nordvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejskibruten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Br. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Br. SØ. Passaten højer uden nogen tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Br.

Storme er endnu sjældnere end i Juli; kun Sydøst for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azoterne til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra de tropiske Orkaner.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i August Maaned. Ogsaa i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen slet ikke saa hyppig; man regner her og ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Srædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Br. findes næsten ikke Taage paa Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatteras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyppigt i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen overskrider i normale Aar i August næppe Kap Races Brede.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. Juli, at Belle Isle Strædet den 1. Juli var fri for Ismarker, men at der endnu var et stort Antal Isbjerge i hele Strædet. Ud for dette, meldes der den 3. Juli, er der paa 52° N. Br. til 50,4° V. Lgd. særdeles mange Isbjerge og store Ismarker. I Nærheden af New Foundlandsbankerne ses der endnu megen Is, der strækker sig til 41,5° V. Lgd. mod Øst og til 40,5° N. Br. imod Syd.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Fastheden i de forskellige hjemgaaende Markeder bleven vel opretholdt. Flere af dem viser endog yderligere lidt Opgang, saaledes f. Eks. baade Sortehavet og Østen, og det burde blive et yderligere Støttepunkt for en fortsat sund Udvikling, at Nordamerika er begyndt at røre paa sig. Der er sluttet Tonnage pr. 2. Halvdel September til 35/ for Bomuld fra Golfen til Liverpool eller Bremen, 32/6 fra Savannah paa Form. »O«, og da der siges at blive en usædvanlig stor Bomuldshøst, vil der uden Tvivl blive Brug for en Del Tramptonnage, selv om de regelmæssige Linier tager betydelige Poster for deres egen Mund. Der er vedblivende et godt Begær for Timechartertonnage og alt i alt er Udsigterne for den nærmeste Fremtid lovende. Der er jo nok nogle mørke Skyer paa den politiske Himmel for Øjeblikket, og navnlig kan maaske Marokko-spørgsmaalet berede nogle Overraskelser, men lige i Øjeblikket synes der ikke at være Fare for alvorlige Komplikationer. Arbejderkonflikterne er nu bilagt de fleste Steder, og Kulafskibningerne foregaar igen normalt. Kulfragterne er ikke i nogen Retning undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Fra Østersøen er det lidt knappere med Korn for prompt Lastning, men der ventes mere Liv i næste Maaned. Trælaster er fremdeles til Stede i rigelig Mængde.

Østen. For Sukker fra Java sluttedes et Par Baade til 27/3 (én Havn), 28/3 (to Havne), Marseille/U. K. pr. September—Oktober, og fra Mauritius til Halifax 21/6, Option Montreal 22/6 pr. September. Fra Kalkutta til U. K./Holland/Antwerpen sluttedes et Par Baade til 20/ d. w. Basis, »net terms«, to Havne pr. Aug.—Sept. Bombay/U. K./Kont. 19/ (én Havn), 19/6 (to udsøgte Havne) inkl. Hamburg, men ekskl. Frankrig, d. w. Basis. Fra Kurrachee efter almindelig Skala omkring 16/9 til U. K./Kont. (udsøgt Havn), Option Sverig 18/3, August Afskibning.

Sortehavet etc. Store Baade fra Nikolajeff, Odessa etc. eller Sulina 9/3 London el. Rotterdam, 9/6 Weser, 9/9 Hamburg; mindre Baade 10/6 N./C. el. »any«, 11/ Hamburg. Fra Danube sluttedes til 10/6 à 10/9 Rotterdam, 10/9 à 11/ Antwerpen, 11/ à 11/6 Hamburg. Azow betalte 10/6 Rotterdam, 10/9 Antwerpen/Emden/Weser, 11/ Hamburg. For Salt fra Eupatoria sluttedes til 10/3 London/Hull/Rotterdam, Option Eupatoria og Odessa 10/6, 600 Tons daglig Lastning. Alt pr. Juli—August Afskibning.

Middelhavet etc. Erts Karthagena/Middlesbro 6/3 f. d., Dunkerque 9/ f. l.; Bilbao/Middlesbro 4/6, Rotterdam 4/6, Glasgow 4/4½; Hornillo Bay/Middlesbro 6/, Cete 5/9, Santander/Rotterdam 4/9. Alt pr. prompt Afskibning. For Salt fra Terrevieja og Cadiz til Montevideo og Boca betaltes 20/ pr. August. Fosfat Bona/Servola 5/6 f. d. prompt.

Nordamerika. Deals Halifax/Liverpool 32/6, Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 40/, Pugwash og Pictou N. S./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 36/ (én Havn), 37/6 (to Havne). Fra Golfen sluttedes til Rotterdam 77/6, U. K./Kontinentet (inkl. Frankrig) 32/6 Bomuld; Golf/Texas til Liverpool eller Bremen 35/ »all cotton« pr. 15.—30. September; Savannah/Liverpool eller Bremen 32/6, Havre 33/6, »all cotton«, Form. »O«, September. Kul Virginia/Marseille 9/6, Petroleum New York/Konstantinopel 15 Cent.

Sydamerika. Fra Rosario sluttedes til U. K./Kontinentet til 8/ O/C. prompt. Colastine betalte 15/3 for Quebracho til New York. Fra Salpeter Kysten sluttedes U. K./Kontinentet 19/, U. S. 20/6, Middelhavet 22/, Adriatiske Hav 23/ pr. Oktober.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes: Petersborg/Antwerpen eller Ghent 1,100 Stds. Lumpsum £ 1,575; Petersborg/Ghent 625 Stds. Lumpsum Frcs.

22,000; Petersborg/Tyne eller Blyth 31/ Props; Øvre Golf/Kulhavn E. C. 26/ Props; Sverig (tre Pladser)/Plymouth 30/ D. B. B.; Sundsvall/Goole 30/ Floorings. Blandt Afslutninger fra Hvidehavet kan nævnes Archangel/Boston 39/ D. B. B.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 3/9 (3,800), 3/10½ (2,600), Swinemünde 3/10½ (1,600), Stettin 4/4½ (3,000), Lübeck 4/1½ (2,400), 4/6 (1,900), Marseille 7/3 (3,300), Syra 6/3 (6,100), Port Said 6/3 (4,000). Endvidere sluttedes Hull/Riga 3/9 (2,200), Alloa/Stockholm 5/ (1,700), Firth of Forth/Lübeck 4/3 (2,000), dansk Havn 4/9 (950), Nykjøbing F. 4/3 (1,300). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport nævner vi Kronstadt 5/ (2,700), Pillau 5/ (1,050), Rotterdam 4/6 (1,100), Havre 5/ (2,200), Algier Frcs. 8 (2,700), Genua eller Savona 8/ (1,450), Neapel 8/3 (1,700), Port Said 6/6 (4,000), Madeira el. Las Palmas 8/ (2,500), Rio de Janeiro 16/3 (5,300), River Plate 18/9 (5,000).

Havarier og Forlis.

Scine, Dampskib af Kjøbenhavn, har ved Ankomsten hertil den 25. ds. haft Brand om Bord. Ilden, der opstod i Lasten, som bestod af Uld og Bomuld, menes at være opstaaet ved Selvantændelse af Bomulden. Brandvæsnet i Forbindelse med Havnevæsnets Damp »Grane« formaaede at begrænse Ilden til et Rum, og i Løbet af faa Timer at faa den slukket.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Tor«, bygget af Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri til Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, foretoges den 22. Juli officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 225 Fod langt i Hoveddækket, 35 Fod bredt og 15½ Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 650 ind. Hestes Kraft.

Efter endt Prøvetur anløb Skibet Kjøbenhavn for Kulforsyning og fortsatte derefter Rejsen til Stockholm.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Königsberg 23./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Lisabon 25./7. til Dunkerque. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 25./7. — Anglo Dane, Wieneke, dokker. — A. N. Hansen, Olsen, afg. herfra 24./7. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 24./7. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 18./7. — Arno, Fischer, afg. Antwerpen 23./7. til Oran. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 26./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 27./7. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Marseille 26./7. til Tarragona. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 23./7. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 21./7. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 23./7. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 26./7. — Esbjerg, Strulve, ank. Libau 27./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, pass. Ouessant 25./7. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 25./7. til Libau. — Hengest, Munk, ank. Riga 26./7. — Hjelm, Sørensen, afg. Danzig 26./7. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Gibraltar 26./7. hertil. — Jolantha, Henriksen, ank. Aarhus 26./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 21./7. — Kiev, Jørgensen, afg. Antwerpen 26./7. til Petersborg. — Kursk, Tønnesen, afg. Wiborg 26./7. til Bordeaux. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 26./7. — Louise, (Fortsattes Side 443.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1456. Lysevne forstærkes forsøgsvis. Lys- og Fløjtelønden »Graadyb«. Graadyb. Nordseens. I Begyndelsen af August 1911 vil Lysevnen for Lys- og Fløjtelønden »Graadyb« forsøgsvis blive forstærket fra 6 til 10 Sm, og dens Synsvidde vil da blive 8, Sm. 55° 25' (46°) N. Br. 8° 15' (00°) Ø. Lgd. (Fyr-Fort. Nr. 3.)

1457. »Slide-Røn« Lystønde udlagt. Læs S. Kattegat. »Slide-Røn« Lystønde er atter paa Station. 57° 06' (55°) N. Br. 11° 02' (09°) Ø. Lgd. (Se Danske Lods, Side 233. Fyr-Fort. Nr. 117.)

1458. Bøjer inddragne. Tunø-Knob S. Samsø V. Kattegat. De 4 sorte Bøjer, som var udlagte S. for Tunø-Knob, er inddragne. Tunø-Knob: 55° 58' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1178. Kjøbenhavn 1911.)

1459. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1404. Kjøbenhavn 1911. Tønden Ø. for Lille-Grund, Aarhus-Bugt, er ikke en Lystønde, men en Spidstønde.

1460. Opmaalingsbaaker opført. Søndre-Flint og N.-ligste Svaneklap. Flinterenden. Sundet. Til Brug for Opmaalning i Flinterenden er der opført en Baake paa Søndre-Flint og en Baake paa den N.-ligste Svaneklap. Flinterenden: 55° 34' N. Br. 12° 45' Ø. Lgd.

1461. Forestaaende Forandring af Fyr. Bagenkop. Langeland. Østersøen. Den 1ste September 1911 forandres Fyret paa Bagenkop Havns V.-Moles Hoved til at vise hvidt, fast Lys. Fyret skal lyse fra SØ. t. Ø. gennem S., V. og N. til NØ. t. N. Flammens Højde: 14 m. Rød, firkantet, pyramideformet 12 m høj Fyrpæl. Linsapparat. 54° 45' (09°) N. Br. 10° 40' (28°) Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157, 160, 162 og 221. Danske Lods, Side 413. Havnelods, Side 18. Fyr-Fort. Nr. 343.)

1462. Is ved Island. Telegram fra Siglufjördr: den 19de Juli. Spredt Is 1 Mil fra Kap-Nord.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1463. Fyrskibet »Falsterboret« ombyttet. Østersøen. Sverrig. »Falsterboret« Fyrskib Nr. 8 er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 28, der er mærket »Reserve«, og som skal ligge ude til den 1ste November 1911. Fyr og Taagsignal er uforandret. Den bebudede Ændring af Fyrkarakteren kommer først senere til Udfoelse. 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1330. Kjøbenhavn 1911.)

1464. Atmærkning forandret. Østersøen. Den bebudede Forandring af Lystønderne Norra Myningen västra og Osvalden västra i Kalmarsund og af Afmærkningerne S. om Arkö har nu fundet Sted. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1183 og 1333. Kjøbenhavn 1911.)

1465. Farvand afmærket. Djurö. Norrköping. Östergötlands Skærgaard. I Farvandet fra Pampus til Havnen ved Djurö er udsat en Ståge med Løbets Ø.-Side, paa 58° 38' 04" N. Br. 16° 19' 52" Ø. Lgd. og paa Løbets V.-Side en Ståge paa 58° 38' 00" N. Br. 16° 19' 50" Ø. Lgd., en Ståge paa 58° 38' 01" N. Br. 16° 20' 00" Ø. Lgd., samt 4 Stager i Havnen ved V.-Kanten af den gravede Rende.

1466. Grund fundet. Seskär—Panisari. Finske Bugt. Rusland. En Grund med 9, m Vand er fundet 5, Sm S. 66° V. fra Seskär Kirke. Den vil blive afmærket med en hvid-sort Spirtønde. 59° 59', N. Br. 28° 12' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1496. Afmærkning forandret. Lower Cedar Point gravede Kanal. Potomac River. Chesapeake Bay. I Lower Cedar Point gravede Kanal er: Middle Spirtønde 3 flyttet 32 m SV. i og ligger nu i 3, m Vand N. 16° Ø. fra Lower Cedar Point Fyrbaake og N. 88½° Ø. fra Lower Cedar Point Fyr. Turning Basin Spirtønde 4 er udlagt i 3, m Vand henholdsvis N. 26° Ø. og Ø. fra samme Punkter. Turning Basin Spirtønde 6 er udlagt i 3, m Vand henholdsvis N. 21° Ø. og N. 85½° Ø. fra samme Punkter. Lower Cedar Point Fyr: 38° 20' 24" N. Br. 76° 59' 38" V. Lgd.

1497. Afmærkning forandret. Potomac River. Chesapeake Bay. I Potomac River er foretaget følgende Forandringer i Afmærkningerne: Inddraget for Coan River Lower Entrance Spirtønde 3, Coan River Upper Entrance Spirtønde 7, Swan Point Spirtønde 22, Maryland Point Shoal Spirtønde 32, Potomac Creek Flats Spirtønde 27, Maryland Point Channel Spirtønde 40, Aquia Creek Flats Spirtønde 29, Smiths Point Spirtønde 31, Clifton Point Flats Spirtønde 33, Sheridan Point Shoal Middle Spirtønde 49 og Broad Creek Flats Spirtønde 64. Coan River Lystønde 5 er flyttet c. ½ Sm N. i og ligger nu i 9, m Vand S. 86° V. fra Point Lookout Fyr og N. 30° Ø. fra Ship Neck Fyr. Pasquahansa Shoal Spirtønde 24 er flyttet c. 200 m SSV. i og ligger nu V. for 1, m Grund i 7, m Vand N. 30° Ø. fra Lower Cedar Point Fyr og S. 55½° Ø. fra Persimmon Point Shoal Fyr. Sewalls Lump Spirtønde 23 er flyttet c. ¼ Sm NØ. i og ligger nu i Løbet ud for 1, m Grund i 7, m Vand N. 71½° Ø. fra Maryland Point Fyr og S. 80° Ø. fra Kanten af Maryland Point. Maryland Point Channel Spirtønde 34 er flyttet c. 165 m ØSØ. i og ligger nu i 7, m Vand N. 70½° V. fra Maryland Point Fyr og S. 31° Ø. fra Lower Thoms Point. Maryland Point Channel Lystønde 36 er flyttet c. 150 m NV. i og ligger nu i 7, m Vand N. 67° V. fra Maryland Point Fyr og N. 69½° Ø. fra Kanten af Marlboro Point. Maryland Point Channel Spirtønde 38 er flyttet c. 500 m NV. i og ligger nu i 7, m Vand N. 60½° V. fra Maryland Point Fyr og N. 57½° Ø. fra Kanten af Marlboro Point. Smiths Point Channel Spirtønde 42 er flyttet c. 230 m NNV. i og ligger nu i 7, m Vand N. 30½° Ø. fra Kanten af Marlboro Point og S. 82½° Ø. fra Kanten af Simms Point. Smiths Point Channel Lystønde 44 er flyttet c. 600 m S. i og ligger nu i 7, m Vand N. 34½° V. fra Kanten af Lower Thoms Point og N. 81° Ø. fra Kanten af Simms Point. Smiths Point Spirtønde 27 er udlagt i 7, m Vand N. 25½° V. fra Lower Thoms Point og N. 13½° Ø. fra Kanten af Marlboro Point. Douglass Point Channel Spirtønde 46 er flyttet c. 220 m N. i og ligger nu i 7, m Vand N. 11½° Ø. fra Kanten af Marlboro Point og N. 50½° Ø. fra Kanten af Brents Point. Douglass Point Channel Spirtønde 29 er udlagt i 7, m Vand N. 13° V. fra Clifton Beach Værfts Yderende og N. 44° Ø. fra Kanten af Brents Points. Douglass Point Channel Spirtønde 48 er flyttet c. 250 m S. i og ligger i 7, m Vand N. 9½° V. fra Clifton Beach Værfts Yderende og N. 40½° Ø. fra Kanten af Brents Point. Douglass Point Shoal Spirtønde 50 er flyttet c. 175 m N. i og ligger nu i 7, m Vand N. 34° Ø. fra Kanten af Brents Point og S. 19½° Ø. fra S.-Enden af Chopawansic Island. Mallows Bay Spirtønde 50 A er udlagt i 7, m Vand N. fra Kanten af Sandy Point og N. 21½° Ø. fra Kanten af Brents Point. Blue Banks Spirtønde 31 er udlagt i 7, m Vand S. 54½° V. fra Stump Neck høje Kant og S. 20½° Ø. fra Kanten af Sandy Point. Mattavoman Shoal Spirtønde 35 er flyttet c. 275 m V. i og ligger nu i 7, m Vand S. 88½° Ø. fra Coekpit Point og S. 15½° Ø. fra Kanten af Freestone Point. Mattavoman Shoal Spirtønde 39 er flyttet c. 400 m NØ. og ligger nu i 7, m Vand N. 16° Ø. fra Kanten af High Point. Crauey Island Shoal Spirtønde 41 er flyttet c. 150 m SSV. i og ligger nu i 7, m Vand N. 71° Ø. fra Kanten af Indian Head og S. 65° Ø. fra Sycamore Point Værfts Yderende. Chapman Point Shoal Spirtønde 54 er flyttet c. 350 m SV. i og ligger nu i 7, m Vand N. 65½° Ø. fra Kanten af Indian Head og S. 13½° Ø. fra Halloving Point høje Kant. Halloving Point Shoal Spirtønde 43 er flyttet ca. 300 m SØ. i og ligger nu i 9, m Vand N. 55½° Ø. fra Kanten af Indian Head og S. 15½° Ø. fra Halloving Point Værft. Brent Shoal Lystønde 56 er flyttet c. 160 m VSV. i og ligger i 7, m Vand S. 51½° V. fra Yderenden af Marshall Hall Værft og N. 26° V. fra Kanten af Hollis Point. Upper Brent Shoal Spirtønde 58 er flyttet c. 175 m N. i og ligger nu i 7, m Vand S. 75° V. fra Yderenden af Marshall Hall Værft og N. 11° Ø. fra Kanten af Halloving Point. Dogue Creek Spirtønde 45 A er udlagt i 7, m Vand S. 69° V. fra Fort Washington Fyr og N. 80½° V. fra Yderenden af Marshall Hall Værft. Marshall Point Spirtønde 60 er flyttet c. 550 m NØ. i og ligger nu i 7, m Vand ved Indløbet til den gravede Rende, S. 67½° V. fra Fort Washington Fyr og N. 36° V. fra Yderenden af Marshall Hall Værft. Mount Vernon Spirtønde 45 B er udlagt i 7, m Vand ved den øverste Ende af den gravede Rende, S. 4° V. fra Yderenden af Mount Vernon Værft og S. 66½° V. fra Fort Washington Fyr. Little Hunting Creek Spirtønde 45 C er udlagt i 7, m Vand ved N.-Siden af Hovedløbet, S. 64° V. fra Fort

1467. Lystende udlagt. Argos Grund. Botniske Bugt, Sverrig. Argos Grund Lystende er udlagt paa Station. 60° 37' 48" N. Br. 18° 21' 45" Ø. Lgd.

1468. Altmærkning forandret. Yttra Gaddensytan. Holmögdåd. Botniske Bugt. Yttra Gaddensytan er nu almærket med en Slæde med en opbevendt Kost over 2 Kegler med Spidsen nedad. 63° 34' 30" N. Br. 20° 44' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 31. Kjøbenhavn 1911.)

1469. Altmærkning af Vrag. Holmögdåd S. Botniske Bugt. Saalfremt Vraget af Dampskibet »Sangstid«, der er sunket paa 63° 30' 12" N. Br. 20° 46' 15" Ø. Lgd., ikke er uskadeliggjort til den 1ste August 1911, vil der snarest muligt ført ved Vragvægen V. for Vraget blive udlagt en grøn Vraglystende, der viser grønt Et-Blink hver 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 762. Kjøbenhavn 1911.)

1470. Grund almærket. Kyvø Sund. Pernau Bugt. Riga Bugt. Østersøen. Rusland. I Kyvø Sund ligger en Grund med 3, m Vand, 1 3/4 Sm N. 39° V. fra Sørholm Fyr. Paa S-Siden er den almærket med en rød Spritende med opbevendt Kost. 10° 42' N. Br. 24° 12' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1471. Fyrs Synsvulde. Mennel. Tysland. Det røde, faste Fyr paa det N-lige Molehoved ved Mennel har nu en Synsvulde af 9 Sm. 55° 43' 56" N. Br. 21° 05' 07" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 765. Kjøbenhavn 1911.)

1472. Vraglystende atter normal. Adlergrund. Lystenden ved Vraget af Dampskibet »Nordens brenner atter regelmæssig. 54° 47' N. Br. 14° 21'; Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1194. Kjøbenhavn 1911.)

1473. Vrag. Augustenborg. Als. En Galease er sunket i 2 m Vand ved S-Siden af Løbet, c. 150 m uden for Augustenborg Havn. Vraget er delvis over Vandet; det er ikke almærket. 54° 56' 33" N. Br. 9° 51' 44" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1474. Vrag uskadeliggjort. Skælder-Vik. Sverrig. I Holge Telegram fra Lødskaftan i Malmo er den i Skælder-Vik sunkne Galease uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. Almærkningen er indtaget. 56° 21' 24" N. Br. 12° 38' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1282. Kjøbenhavn 1911.)

1475. Fyr forandret. Langtangen. Langesund. Norge. Langtangen Fyr er forandret til et hvidt, rodt og grønt Fyr, der viser grønt, fast Lys fra N. 36° Ø. til Ø. fra S. om Arø; hvidt, fast Lys derfra til S. 83° Ø. fra N. om Skagen paa Koungene; rodt, fast Lys derfra til S. 46° Ø. fra V. om Finshærne; hvidt Et-Blink derfra til S. 25° Ø. fra V. om Langeskuden; hvidt, fast Lys derfra til S. 32° V. fra Ø. om Landgrunden ved Skjæreg og Sten-grunden; hvidt To-Blink derfra til S. 32° V. fra Ø. om Landgrunden ved Skjæreg og Straholmraaset (denne Lysgrense gaar over Ankerpladsen ved Straholmen); hvidt, fast Lys derfra til S. 37° V. fra Ø. om Rølskjær; grønt, fast Lys derfra til N. 26° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvulde: 13. Sm for hvidt og rodt Lys. 11 Sm for grønt. Tårgeklokken vil blive ombyttet med Tårgeklokn. 58° 59' 25" N. Br. 9° 45' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

1476. Grund fundet. Laangangsfjorden. Brevik. Skagerrak. I det Ø-lige Indløb til Laangangsfjorden, Ø. for Egilholmen, er der fundet en 3, m Baee paa 59° 03' N. Br. 9° 48' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1344. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1477. Fyr tændt. Hægelund. Gjevrikklubben. Norge. Hægelund, paa Gjevrikklubben, paa Sundets Ø-Side, er et hvidt, rodt og grønt Fyr med En-Formørkelse, der viser hvidt Lys fra N. 46° V. fra V. om Alvrøhandet, til N. 52° V. fra N. om Flaton og S. om det V-ligste af de 3 smaa Sker ved Radøetangen; grønt Lys derfra til S. 20° V. fra Ø. om Flaton; hvidt Lys derfra til S. 14° V. fra V. om Salhus; rodt Lys derfra til S. 54° Ø. fra N. om Landet ved Munthøvik; hvidt Lys derfra til S. 62° Ø. Flammens Højde: 20 m. Synsvulde: 7 Sm for hvidt, 4, Sm for rodt og 4 Sm for grønt Lys. 60° 32' 35" N. Br. 5° 17' 00" Ø. Lgd.

1478. Fyr forandret. Hegernes. Hegernes Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 63° Ø. fra N. om Signales, til S. 73° Ø. fra S. om Holsen; rodt Lys derfra til N. 53° V. fra S. om Ypsø; hvidt Lys derfra til N. 66° V. fra N. om Abbedisøens. I øvrigt uforandret. 60° 31' 25" N. Br. 5° 05' 55" Ø. Lgd.

1479. Fyr forandret. Askens. Bjfjord. Bergen. Askens Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 27° Ø. til N. 51° Ø. fra V. om Salhus; rodt Lys derfra til N. 41° Ø. fra

V. om Klones; hvidt Lys derfra til N. 34° Ø. fra Ø. om Holsen; grønt Lys derfra til N. 12° Ø. ind paa Holsen; hvidt Lys derfra til N. 54° V. fra N. om Signales. I øvrigt uforandret. 60° 29' 20" N. Br. 5° 13' 20" Ø. Lgd.

1480. Drivende Vrag. Eiben. Tyskland. I Munden af Eiben er den 18de Juli observeret et drivende Vrag med en afbrudt Mast over Vandet, paa 54° 03' N. Br. 8° 20' Ø. Lgd.

1481. Udlægning og Ombygning af Fyrskibe. Eiben. Fyrskibet »Elbe I« er efter endt Reparation atter udlagt. 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

Det 2-mastede Reserverfyrskib paa Fyrskibet »Elbe V«s Prads er ombyttet med et 3-masted Reserverfyrskib, der viser samme Fyr som »Elbe V«. 59° 56' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1231. Kjøbenhavn 1911.)

1482. Vrag. Brunshittelkøeg. Eiben. Lægtren »Elise« er sunket oven for Brunshittelkøeg paa 53° 52' 59" N. Br. 9° 12' 32" Ø. Lgd.

1483. Oplysning om Genstølegraf. Helgoland. Fra den 1ste August 1911 anvender Genstølegrafstationen paa Helgoland 300 m Bølgelængde. 54° 11' N. Br. 7° 53' Ø. Lgd.

1484. Fyrskibet »Bremen« midlertidigt indtaget. Weser. Fyrskibet »Bremen« er midlertidigt indtaget for Reparation. 53° 48' 06" N. Br. 8° 08' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1358. Kjøbenhavn 1911.)

1485. Fyr forandret. Weser. J Everstrand Korfyr er nu indst. en grøn Lysvinkel, der lyser fra S. 43° Ø. til S. 37,5° Ø. 53° 44' 28" N. Br. 8° 21' 36" Ø. Lgd.

Søllhorn Tvermærkefyr viser nu rodt, fast Lys fra S. 66° V. til S. 77° V., hvidt, fast Lys derfra til N. 79° V., rodt, fast Fyr derfra til N. 44° V. 53° 41' 04" N. Br. 8° 29' 21" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1196. Kjøbenhavn 1911.)

1486. Fyrskibet »Borkumriff« atter udlagt. Fyrskibet »Borkumriff« er atter paa Station. 53° 45' N. Br. 6° 03' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1361. Kjøbenhavn 1911.)

1487. Vrag. Borkumriff V. Omfrent 2 Sm V. for »Borkumriff« Fyrskib ligger et Vrag sunket med 1 Mast over Vandet. 53° 45' N. Br. 6° 00' Ø. Lgd.

1488. Belysning forandret. Schelde. Belgien. Doel Ledelyrthine er tændt. Forfyrret er et hvidt Lyfyr, der viser To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,5 Sek., Morke I, 1 Sek., Lyn 0,5 Sek., Morke 7,5 Sek. Flammens Højde: 7 m. Synsvulde: 9 Sm. Vises fra en Fyrskibe, der staar c. 1000 m neden for Doel paa 51° 19' 15" N. Br. 4° 15' 59" Ø. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 24° V. gennem N. og Ø. til S. 56° Ø. Flammens Højde: 14 m. Synsvulde: 5 Sm. Vises fra en Pæl paa Demningen, 450 m neden for Doel Mole. 51° 19' 05" N. Br. 4° 15' 52" Ø. Lgd. Fyrene er overet i S. 21° V.

Santidig er Santivlet hvidt Lyfyr forandret til et hvidt og rodt Lyfyr, der viser hvidt Lys ned ad Strømmen til S. 11° Ø. rodt over den høje Bred. 51° 20' 44" N. Br. 4° 16' 14" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1394. Kjøbenhavn 1910.)

1489. Fyrskibs Bælgebånd. East Goodwin. Goodwin Sands. England. »East Goodwin« Fyrskib ligger paa 51° 13' 00" N. Br. 1° 36' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1110. Kjøbenhavn 1911.)

1490. Kloakledning almærket. Southend-on-Sea. Themsen. En grøn og gul lodret strøbet Spidsstønde er udlagt 5,5 Kbl S. 70° fra det røde Fyr paa Southend Molehoved, for at almærke en Kloakledning, hvis Indende ligger 3, Kbl N. 89° Ø. fra Knipen paa Indenden af Molen. Ledningen strækker sig 13 Kbl. S. 21° Ø. i. 51° 30' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1491. Retelse til »E. f. S.« Nr. 1243. Camariñas Bay. Spanien. 7, m Grunden 8 3/4 Kbl N. 26° Ø. fra Pencon Rock 0, s. v. Læs: 7, m Grunden 8 3/4 Kbl N. (60° V. fra Pencon 0, s. v. Pencon Rock: 43° 07' N. Br. 9° 14' V. Lgd.

1492. Baake optørt. Barsa. Ria de Arosa. Paa Skæret Barsa er optørt en Baake. 42° 36' 03" N. Br. 8° 51' 14" V. Lgd.

1493. Fyr nedlægges. O'Hara Point. Gaspe Basin. Gulf of St. Lawrence, Canada. Den 15de August 1911 nedlægges det røde, faste Fyr paa Verftet ved O'Hara Point. 48° 49' 45" N. Br. 64° 28' 45" V. Lgd.

1494. Ledelyr flyttet. Aliberton. Cascaumpeque Harbour. Prince Edward Island. N-Kyst. Da Løbet over Barren ud for Indløbet til Cascaumpeque Harbour forandrer sig, er Aliberton Ledelyr flyttet. Forlyret staar nu paa 46° 49' 26" N. Br. 64° 02' 21" V. Lgd. Bagfyret staar 360 m N. 48° V. fra Forlyret.

1495. Oplysning om Vragende. Kill van Kull. New York Upper Bay. Forenede Stater i Nord-Amerika. Vraglystenden, der ligger S. 3 3/4 Ø. fra Robb's Reef Fyr, viser rodt Et-Blink og ikke hvidt, som angivet. Robb's Reef Fyr: 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1438. Kjøbenhavn 1911.)

Washington Fyr og S. 73 1/2° Ø. fra Mount Vernon Værft. Sheridan Point Shoal Upper Spir-
tønde 51' er flyttet c. 300 m NNØ. i og ligger nu i 7,3 m Vand N. 77° V. fra River View Værft
og N. 45° Ø. fra Fort Hunt Værft Fyr. Hatton Point Spiritønde 62 hedder nu Broad Creek
Spiritønde 62 og er flyttet c. 1/2 Sm NNV. i; den ligger nu i 7,3 m Vand S. 6 1/2° V. fra
Kanten af Rosier Bluff og S. 65° V. fra Kanten af Broad Creek S.-Side. Indian Queen Bluff
Spiritønde 64 er udlagt i 7,3 m Vand S. 7 1/2° V. fra Kanten af Rosier Bluff og N. 87° V.
fra Kanten af Indian Queen Bluff. Rosier Bluff Spiritønde 53 er flyttet c. 400 m SSØ. i og
ligger nu i 7,3 m Vand S. 25° V. fra Kanten af Rosier Bluff og N. 22° V. fra Kanten af
Indian Queen Bluff. Bennys Flats Lower Spiritønde 66 er flyttet ud i 7,3 m Vand og ligger
nu S. 23° V. fra Yderenden af Fox Ferry Værft og S. 73° Ø. fra Jones Point Fyr. Bennys
Flats Middle Spiritønde 68 er flyttet ud i 7,3 m Vand og ligger nu S. 11° V. fra Enden af
Shepherds Landing Værft og N. 42 1/2° Ø. fra Jones Point Fyr, som ligger paa 38° 47' 25"
N. Br. 77° 02' 27" V. Lgd.

1498. Tønde ombyttet med Klokketønde. Beaufort Harbor. North Carolina. Ved den
nylig fuldførte, gravede Rende til Beaufort Harbor er den lodret stribede Andvningstønde om-
byttet med en lodret stribet Klokketønde. Beaufort Harbor: 34° 43' N. Br. 76° 41' V. Lgd.
1499. Fyrskibet »Frying Pan Shoals» ombyttes. North Carolina. Ontrent den 15de
August 1911 ombyttes »Frying Pan Shoals» Fyrskib Nr. 1 med Fyrskib Nr. 94, der viser hvidt,
fast lys fra Fokkemasten. Flammens Højde 22 m. Synsvide 14 Sm. Skibet har 2 Master,
hvorimellem Taagsignalaapparatet, det er gult og mærket »Frying Pan» og 94 paa Siderne.
Taagsignalet gives som tidligere. 33° 28' 23" N. Br. 77° 36' 06" V. Lgd.

1500. Tender ombyttet med Lystønder. Charleston Harbor. South Carolina. I Main Chan-
nel, Charleston Harbor, er Seventh South Side Tønde 9 1/2 ombyttet med South Side Lystønde
Nr. 9 A. Sumter Shoal Tønde 15 med Sumter Shoal Lystønde Nr. 15 og Battery Point vandret
stribede Tønde med Battery Point vandret stribede Lystønde. Eighth South Side Stumpstønde 11
er indtræget. 32° 45' N. Br. 79° 53' V. Lgd.

1501. Forestaaende Udlægning af Fyrskib. Martins Industry. South Carolina. Ontrent
den 1ste September 1911 udlægges »Martins Industry» Fyrskib Nr. 1 i 16 m Vand, 13 1/2 Sm
S. 75 1/2° Ø. fra Hilton Head Forlyr. Fyrskibet viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Flam-
mens Højde 13 m. Synsvide 12 Sm. Skibet er rodt, mærket »Martins Industry» og »1» paa
Siderne; det har 2 Master med Ballon paa begge; Taagsignalaapparat imellem Masterne.
Taagsignalet gives med Dampfløite, et Stød hver 20 Sek. Hvis Fløiten er i Orden gives Taagsignal med Klokke,
To-Slag hver 20 Sek. En Spirmerketoende udlægges i Sm N. 75 1/2° V. fra Fyrskibet, som skal
ligge paa 32° 06' 10" N. Br. 80° 27' 50" V. Lgd.
Samtidig indtræges »Martins Industry» Fyrskib Nr. 29, der ligger paa 32° 05' 38" N.
Br. 80° 33' 15" V. Lgd. og Watchbuoy W 3.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1502. Skær fundet. Saba Island. Leeward Islands. I Lobet mellem Saba Island og
Diamond Rock er fundet et Skær med 3,3 m Vand 130 m S. 43° Ø. fra Diamond Rock. 17°
39' 08" N. Br. 69° 14' 48" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1503. Fyr forandret. Tortuga Point. Coquimbo Bay. Chile. Tortuga Point Fyr er
forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,3 Sek.
29° 56' S. Br. 71° 21' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1255. Kjøben-
havn 1911.)
1504. Skær afmærket. Lagartija Channel. Ancud Gulf. Paa V.-Kanten af Skæret, paa
hvilket Damperen »Caïque» stødte, er i 7 m Vand udlagt en rød Spidstønde, mærket »Ca-
rique», 1,3 Sm S. 84° V. fra Toppen af Lagartija Island og S. 31° Ø. fra NØ-Kanten af Abato
Island. Man skal gaa V. om Tønden. Lagartija Channel har kun besejles af Skibe, der stik-
ker mindre end 7,3 m. Skæret: 41° 50' 12" S. Br. 73° 18' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger
for Søfarende» Nr. 1070. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1505. Oplysning om Fyr. Punta Carnero. Gibraltor Bugt. Spanien. Punta Carnero Fyr
er et hvidt Fyr med afvekslende Tre- og En-Formørkelser hver 20 Sek., Mørke 1,3 Sek., Blink 1,3

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Juli 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	106 3/4 - 1/8	106 1/2	106 3/4
Danmark	73 1/4 - 1/8	73 1/4	73 1/8
Norden	92 1/8 - 93	92 3/4	93
København			
Carl	92 3/4 - 93	92 3/4	93
Dannebrog	87 - 1/4	86 3/4	87
Skjold	73 - 1/4	72 3/4	73
Urania	13 1/8 - 1/4	14	14 1/4
Union			
Dampsk. af 1896	86 3/4	86 1/2	86 3/4
Hejmdal	101 - 100 3/4	100 3/4	101
Østasiatiske	133 - 137 3/4	137 1/2	137 3/4
Østersøen			
Nordøen		1 1/2	4
Gorm	93 3/4 - 94	93 3/4	94
Torm		85	90
Inga	70 - 1/2	71	74
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab		6	11
Førene Bugser-Selskab		55	75
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	49 - 48 3/4	48 3/4	49
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 83			
5 1/2% føren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% nops. Stats.	93 1/4 - 93	92 3/4	93 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 3/4	87 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90 1/4	92 1/4
4% - - - - - 2. Serie		95	95 3/4
4% - - - - - 1.		95 3/4	97 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	69 1/8	89 1/4	89 3/4
4% - - - - - 7.		81 1/4	83 1/2
3 1/2% Landkreditk.		88 1/2	89
4% Østift. Kreditf.		95 1/2	95 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152 3/4 - 153 1/2	152 3/4	153 1/2
Privatbank	112 3/4 - 113	112 3/4	113
Landmandsbank	110 1/4 - 140 -	139 3/4	140
Handelsbank	139 1/2 - 1/4 - 1/4	139	139 1/4
Grundejersbank	22 1/4 - 1/4 - 1/2	22 1/2	23 1/4
Burm. & Wain	91 1/2 - 1/4	91	91 1/4
Helsingørs Jærnsk.		75	77
Sukkerfabr.	261 3/4 - 1/2 - 261	206 3/4	261
Bryggeri Aktier	202 1/4 - 1/2	202 1/4	202 1/2

Vekselkurser d. 26. Juli 1911		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.15
Paris	72.05	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Bers d. 26. Juli 1911.	
Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	95.10
3 1/2% Boden Kredit	-
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	102.00
4% - - - - - 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Førene Dampsk.“ 136,000, „Danmark“ 92,000, „Norden“ 64,000, „Carl“ 82,000, „Dannebrog“ 86,000, „Skjold“ 162,000, „Urania“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 42,000, „Hejmdal“ 82,000, „Gorm“ 56,000, „Neptun“ 24,000, „Dansk-russisk“ 184,000, „Østasiatisk“ 190,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Sek., Mørke 1st Sek., Blink 1st Sek., Mørke 1st Sek., Blink 5^{te} Sek., Synsvide: 9 Sm. I øvrigt ulorandret. 36° 04' 30" N. Br. 5° 25' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1258. Kjøbenhavn 1911.)

1506. Mole forlængt. Fyr slukket. Spezia. Italien V.-Kyst. Ø-Molen ved Spezia ny Handelshavn er nu forlængt 103 m i S. 38° V. Fyret, der afvæksende viser hvidt og rødt Lys, staar 7 m inden for Molehovvedet. De 3 elektriske, midterlidige Fyr er slukket. Spezia: 44° 06' N. Br. 9° 50' Ø. Lgd.

1507. Mole fuldført. Siracusa. Sicilien Ø.-Kyst. Arbejdet ved Forlængelsen af Molen ud for Havnekontoret i Siracusa er nu fuldført. Siracusa: 37° 03' N. Br. 15° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1432. Kjøbenhavn 1909.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1508. Afmærkning forandret. Pangani og Tangga. Tysk Ø.-Afrika. Den spidse Andvningstønde ved Munden af Floden Pangani er ombygget med en rød og sort stribet Baakønde med Stage og Kugle, mærket »Pangani«, 5° 26', S. Br. 39° 00', Ø. Lgd. Den spidse Andvningstønde ved det sydlige Indløb til Tangga Bugt i Lobet mellem Øen Yambe og Nulteriff er ombygget med en rød og sort stribet Baakønde med Stage og Kugle, mærket »T.A.«, 5° 06', S. Br. 39° 11', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1509. Lystønde indtaget. Langkat River. Sumatra Ø.-Kyst. Den sorte Lystønde, der visio rødt, fast Lys, ved Munden af Langkat River, er indtaget. 4° 02' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1081. Kjøbenhavn 1911.)

1510. Grunde fundet. Singapore Strøde. Flere hidtil ukendte Grunde er fundet i den V-lige Adgang til Singapore Strøde. 1° 13' N. Br. 103° 43' Ø. Lgd.

1511. Oplysning om Rev. Tg. Djang Ø. Lingga SØ-Pynt. Revet mellem Tg. Djang og Øen Merati, paa c. 0° 17', S. Br. 105° 00', Ø. Lgd., har ikke, saaledes som angivet i Kortet, 3 m Vand, men er en tør Steppulle.

1512. Lystønde flyttet. Westeraarwater. Soerabaja. Java N.-Kyst. Den hvide Lystønde 5 i Westeraarwater, Soerabaja, er nu flyttet. 6° 58' S. Br. 112° 42', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. Kjøbenhavn 1911.)

1513. Dybde atlagt. Broadway. Si Kiang. China S.-Kyst. Dybden i Indløbet til Broadway, mellem Øene Wang Kum og San Chan, er atlagt. Der ligger en Sandbanke, som falder tør, mellem to Punkter henholdsvis 4, 4, Sm N. 62° Ø. og 5, 5, Sm N. 86° Ø. fra Apomi Pynten paa Wang Kum. 22° 02' N. Br. 113° 29' Ø. Lgd.

1514. Fyr taendt. Chihang Rook. Hie Che Chin Bay, China SØ.-Kyst. Et hvidt Fyr, der viser Tre-Blink hver 20 Sek., er taendt paa Toppen af Chihang Rook. Flammens Højde 49 m. Synsvide 19 Sm. I nogle Rejninger skiltes Fyret af Landet. Fyrapparat af 1ste Orden. Det midterlidige Fyr er slukket. 22° 39' N. Br. 115° 34', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 967. Kjøbenhavn 1910.)

1515. Dybde forandret. Tande ulagt. Min. China Ø.-Kyst. Dybden i Floden Min oven for Kimpai Pass har forandret sig. Middelt Grundet er tillagt. I Lobet paa Grundens S-Side, mellem denne og Wolverine Rook, er mindste Dybde 6, 5, m. 4 1/2 Kbl N. 69° V. fra Old Fort. I den V-lige Adgang til Lobet N. om Middelt Grundet findes kun 5, 5, m Vand. En rød Tønde, Kimpai Tønde, er ulagt i 4, 2, m Vand ved S-Kanten af Middelt Grundet, 8, 2, Kbl N. 75° V. fra Old Fort. 26° 08' N. Br. 119° 35' Ø. Lgd.

1516. Taagsignal forandret. Steep Island. Yang Tse Kiang. China. Taagsignalet fra Steep Island gives nu med Strene, som giver To-Stød hver 1 1/2 Minut, Stød 6 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 78 Sek. 30° 12', N. Br. 122° 35' Ø. Lgd.

1517. Grund fundet. Puranchen Ko (Port Adams). Liantung Bugt. I Puranchen Ko ligger en 2, 2, m Sandgrund paa 39° 17' 52" N. Br. 121° 34' 30" Ø. Lgd.

1518. Afmærkning forøget. Taidong Kang (Ping Yang Inlet). Korea V.-Kyst. Ved Indløbet til Taidong Kang er ulagt: en rød og hvid vandret stribet Spidstønde med Kryds, i 11 m Vand, 4, 4, Sm S. 53° V. fra Sister Island Fyr; en sort Spidstønde med Cyllinder paa 3, 3, m Grundden, 14, 1, Kbl N. 68° Ø. fra Sister Island Fyr; en sort vandret stribet Spidstønde med Kugle paa 7, 2, m Revet, 7, 1, Kbl N. 34° Ø. fra Chan To Fyr.

I Kang Yang Bugt er ulagt: rød Spidstønde Nr. 2 i 0, 2, m Vand, 19, 5, Kbl N. 56 1/2° Ø. fra Pyo Somu Fyr; sort Stumpstønde Nr. 1 i 0, 2, m Vand, 2, 2, Sm N. 39 1/2° Ø. fra Pyo Somu Fyr; rød Stumpstønde Nr. 4 i 0, 2, m Vand, 3, 2, Sm N. 38° Ø. fra Pyo Somu Fyr; sort Stumpstønde Nr. 3 i 0, 2, m Vand, 15, 2, Kbl N. 49° Ø. fra Triangulationsstationen (40 m) ved Kang Yang Chin; en sort og hvid Baake med Trekant, Ø. for Chiguanunni, 13 Kbl S. 73° Ø. fra Chiguanun San. Pyo Somu Fyr: 38° 40' 47" N. Br. 125° 10' 31" Ø. Lgd.

1519. Tønde ulagt. Port Hamilton. Korea S.-Kyst. Ved S-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra Shoal Point, er ulagt en rød Spidstønde med Kugle i 9, 1, m Vand, 2, 2, Kbl N. 1° Ø. fra Observationspladsen, som ligger paa 34° 01' 23" N. Br. 127° 18' 30" Ø. Lgd.

1520. Klippe. Pu To (Sir Harry Parks) Farvand. Korea S.-Kyst. En Klippe, der falder tør, ligger paa Ø-Siden af Pu To Farvand, paa 35° 05' 31" N. Br. 128° 42' 53" Ø. Lgd.

1521. Rev fundet. Yashino Wan. Arian Su. Taiwan Ø.-Kyst. Japan. Et 7, 2, m Rev er fundet paa 22° 01' 34" N. Br. 121° 32' 05" Ø. Lgd. og et 3, 2, m Rev paa 22° 01' 30" N. Br. 121° 32' 07" Ø. Lgd.

1522. Klippe. Okinose. Bungo Suido. Ved Ø-Siden af Bungo Suido, S. for Otsukami Shima, ligger en Klippe, kaldet Okinose, med 14, 2, m Vand i 55 a 90 m Vand, paa 33° 03' 00" N. Br. 132° 20' 28" Ø. Lgd.

1523. Rev. Pasadonik Inlet. Tsuchima. Kyushu N.-Kyst. Et Rev med 1, 2, m Vand og en Udstrækning af c. 40 m ligger i den N-lige Del af Pasadonik Inlet, paa 34° 22' 36" N. Br. 129° 16' 00" Ø. Lgd.

1524. Fyr taendt. Iwanai. Shirieshi Distrikt. Hokushu V.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr uden Vagt, er taendt paa Hovedet af Bølgeshrydderen ved Iwanai. Flammens Højde 13, 2, m. Synsvide 8 Sm. 11 m højt Taarn. 42° 39' 34" N. Br. 140° 30' 23" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1525. Karantænebestemmelser. Færøerne. — Havnene i britisk Ostindien for Birma og i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, samt Snyrna, Neapel og Palermo er erklæret for kolera-smithet. — Havnene i Ægypten, i britisk Ostindien og Birma og i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, samt Odessa, er erklæret pestsmithet.

Gibraltar. — Skibe, der kommer fra Mazagan tilstedes der ikke Adgang til Havnen før 7 Dage efter Afgangen fra Mazagan og kun efter tilfredsstillende Lægeundersøgelse. Italien. — Odessa er erklæret kolera-smithet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N berdyer: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

Canada: List of Lights and fog signals. (1ste April 1911). England. (Juni 1911).

Black Sea. Constantinza anchorage. Bender Ereklh. Africa, East Coast. Conoro islands, with adjacent coasts. West Indies, Jamaica. Port Royal and Kingston harbours.

Parandee Stater i Nord-Amerika: (1st. ed.) North America. — Canada, Saint Lawrence River: Lake Saint Louis or Beauharrois canal to Montreal.

West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Haiti: Jacmel Bay. (16th. ed.) North America. — Canada, Saint Lawrence River: Eastern Entrance of Beauharrois Canal to Montreal.

Holland. (Juli 1911). West Indies. — Island of Haiti: Harbor of Jacmel.

Holland. (Juli 1911). Noordkust Java, blad V, Soerabaja tot Siraat Bali. 1 : 200 000. Pris fl. 1,75.

Japan. (April 1911). Amami 0 Shima. Pris 65 sen.

Plans on the East Coast of Karafuto. Pris 35 sen.

Plans in South Western Islands. Pris 35 sen.

Yeforofu Jima.

The whole Japan. (Februar 1911). Amami 0 Shima (tidligere Udgave).

Plans in South Western Islands (tidligere Udgave).

Yeforofu Jima (tidligere Udgave). The whole Japan (tidligere Udgave). Plan af Hitokappu Wan paa Kort Nr. 37 (Shikotan Jima to Mombestu anchorage) udgaa som Folge af Retelsen af Kort Nr. 45 (Yeforofu Jima).

Tyskland: Nordsee, Ostkiste von England: Dungeness bis Orfordness und Strasse von Dover. 1 : 150 000. Pris M. 3,10.

R 196

Larsen, ank. hertil 25./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 26./7. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Petersborg 26./7. hertil. — Morsø, Nellemann, laster. — Moskø, Jousen, ank. Petersborg 25./7. — Nikolai II, Jørgensen, pass. Ouessant 20./7. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 25./7. — O. B. Suhr, Friseneuve, ank. Dunkerque 19./7. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 24./7. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 20./7. til Kristianssand. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 25./7. — Perm, Gotthardt, ank. London 24./7. — Pregel, Iversen, pass. Ouessant 25./7. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Riga 24./7. — Seine, Damp, ank. hertil 25./7. — Texas, Clauson Kaas, afg. Sunderland 24./7. til Kristiania. — Saxo, Müller, ank. Hull 26./7. — Thyra, Dam, ank. Bergen 26./7. — Tiber, Bech, ank. Barcelona 23./7. — Tyr, Thaning, ank. Windau 27./7. — United States, Gøtsche, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel, Rasmussen, afg. Petersborg 26./7. til Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. Stettin 24./7. — Minsk, Harder, pass. Brunshüttel 27./7. for Riga. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 22./7. — Malm, ank. hertil 26./7. — Lena, ank. Stettin 22./7. — Vadsø afg. Swansea 25./7. hertil. — Saratov ank. Libau 22./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Tarragona 25./7. — Marie Jessen, pass. Hanstholm 25./7. for Portugalete. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 24./7. for Valencia. — Nordsoen, Gramm, afg. Brake 24./7. til Wearmouth. — Johanne, Thøgersen, pass. Sagres 24./7. for Cartagena. — Nautik, N. Nielsen, pass. Dover 24./7. for Guernsey. — Nexos, Basse, afg. Tarragona 24./7. til Oran. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 23./7. for Malaga. — Dagmar, Mathiasen, afg. Sevilla 23./7. til Marokko. — Laura, Pedersen, afg. Llanelly 22./7. til Kjøbenhavn. — Bodil, Uldall, pass. Brixham 22./7. for Norrköping. — Hebe, Gregersen, ank. Alicante 22./7. — Fylla, Brinck, pass. Gibraltar 22./7. for Norrköping. — Karla, K. Nielsen, ank. Goole 22./7. — Norma, Mikkelsen, ank. Passages 25./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 22./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 21./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Newcastle 25./7. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 23./7. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 12./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 21./7. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Troon 21./7. til Canada. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Kronstadt 21./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./7. til Londonderry. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 19./7. til Miramichi. — Nawa, Dahl, afg. Troon 20./7. til New Mills.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 17./7. — Amalienborg pass. Dover 24./7. — Brattingsborg ank. Sharpness 8./7. — Børglum ank. Riga 22./7. — Chassie Mærsk afg. Blyth 21./7. — Dansborg ank. Bordeaux 19./7. — Elsborg ank. Calais 20./7. — Esrom afg. Nikolajevsk 7./7. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 21./7. — Fredensborg ank. Blyth 24./7. — Frederiksborg afg. Huelva 24./7. — Guldborg ank. Huelva 12./7. — Gurre afg. Genua 22./7. — Hammershus afg. Rio 15./7. — Harrildsborg ank. Ghent 14./7. — Hundborg ank. Aarhus 20./7. — Høneborg ank. Rouen 22./7. — Jelling ank. Neapel 20./7. — Jomsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved afg. Barry 15./7. — Jægersborg ank. Frederikshavn 23./7. — Kallundborg ank. Genua 16./7. — Kalø afg. Manchester 15./7. — Klampenborg afg. Jacobstad 19./7. — Kronborg afg. Norfolk 20./7. — Lejre pass. Sagres 21./7. — Lilleborg ank. Barry 18./7. — Marselisborg ank. Rotterdam 21./7. — Visborg pass. Kjøbenhavn 22./7. — Næsborg ank. Cardiff 11./7. — Peter Mærsk ank. Petersborg 17./7. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 23./7. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 22./7. — Silkeborg afg. Huelva 15./7. — Skakkeborg pass. Hammer 24./7. — Skanderborg ank. Hull 23./7. — Skjoldborg afg. Talbot 19./7. — Skodsborg ank. Petersborg 22./7. — Spigerborg afg. Manchester 18./7. — Stegelborg afg. Huelva 23./7. — Stjerneborg pass. Ushant 22./7. — Søborg ank. Gibraltar 21./7. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 22./7. — Tuborg afg. Memel 22./7. — Ulfsborg ank. Huelva 24./7. — Uranienborg ank. Cardiff 18./7. — Vordingborg afg. Petersborg 22./7. — Ørkild ank. Algier 20./7.

Frem. Austa, Bagger, pass. Kjøbenhavn 25./7. til Kronstadt. — Freja, Nielsen, afg. Lovisa 20./7. — Vera, Thing, afg. Kalundborg 27./7.

Det østasiatiske Kompagni. Biutang, afg. Perim 19./7. — Samui ank. PortSaid 26./7. — Bandon ank. Bangkok 19./7. — Pagan ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chumpon afg. Port Said 26./7. — Siam ank. Singapore 25./7. — Arabien ank. Cuxhaven 26./7. — Indien afg. Moji 17./7. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7. — Tranquebar ank. Antwerpen 18./7. — Kina ank. Perim 19./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Demerara 22./7. — St. Jan afg. St. Thomas 17./7. — St. Croix ank. London 23./7.

Europa. Tyskland Danstrup, ank. Antwerpen 20./7. — Belgien, Nielsen, afg. West Hartlepool 24./7. til Esbjerg. — Frankrig, Troensegaard, ank. London 23./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, ank. Kronstadt 24./7. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 23./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Onega 22./7. — Nelly, Clausen, pass. Sagres 25./7. for Oneglia. — Fanny, Eriksen, ank. Stockholm 20./7. — Lilly, Nielsen, ank. Oxelösund 24./7. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 24./7. — Dagny, Sørensen, ank. Bilbao 20./7. — Mary, Bang, ank. Bayonne 22./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 19./7. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Blyth 22./7. — Paris, Tholander, ank. Kiel 24./7. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 19./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 16./7. — Wien, Boeck-Hausen, ank. Aalborg 20./7. — Roma, Ovesen, ank. Petersborg 24./7.

Thuro. H. A. Hansen, Hausen, ank. Helsingfors 19./7.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Tynen 24./7. — Energi, Jensen, ank. Kotka 26./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 23./7. — Sjælland, Svarrer, ank. Dunkerque 25./7. — Agnete, Farup, afg. Petersborg 20./7. — Hermia, Hansen, afg. Petersborg 20./7. — Alice, Jørgensen, afg. Randers 26./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Windau 26./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 21./7. — Valborg, Hansen, ank. Calais 26./7. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 22./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 26./7. — Martha, Christensen, ank. Norrsundet 25./7. — Elna, Rathje, ank. Åbo 21./7. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 16./7. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 23./7. — Jeanne, Olsen, ank. Burntisland 26./7. — Vera, Larsen, afg. Vardø 26./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 21./7. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 18./7. — Kamma, Løffer, ank. Toruë 26./7.

Sejlskibe.

Renne. Hermod, Grønvold, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Freja, Bech, ank. Sassnitz 19./7. — Argus, Holm, ank. Kalmar 21./7. — Kastor, Møller, ank. Stockholm 20./7. — Veset, Kofoed, ank. Holtenu 20./7.

Svendborg. Vega, Rasmussen, ank. Sundsvall 20./7. — Vesta, Poulsen, ank. Bøgeuse 20./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Leith 20./7. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Kolding 20./7. — Martin Nisson, Petersen, ank. Kjøbenhavns Rød 20./7. — Britta, Jensen, ank. Klagshamn 21./7. — Urania, Robach, ank. Bremen 22./7. — Hertha, Hansen, ank. Seaham 22./7. — Urda, Hansen, ank. Moss 21./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Stettin 21./7. — Rota, Hansen, ank. Caen 24./7. — Haabet, Andreasen, ank. Dieppe 23./7. — Confidence, Michaelsen, ank. Newhaven 24./7. — Solon, Rask, ank. Holbæk 22./7. — Flora, Sørensen, ank. Stockholm 23./7. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Frejr, Brandt, ank. Åbo 23./7. — Olga, Rasmussen, ank. Swinemünde 23./7. — Capella, Hansen, ank. Norrköping 24./7. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kotka 24./7. — Pampa, Jensen, ank. Skive 24./7. — Noah, Jørgensen, ank. Solvesborg 25./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Great Yarmouth 25./7. — Phyllis, Christensen, ank. Saffi 23./7. — Jason, Hansen, ank. Charlestown (C.) 26./7. — Roma, Jensen, ank. Bridgeness 26./7. — Clytia, Nielsen, ank. London 25./7. — Ellen, Andersen, ank. Kotka 25./7. — Emanuel, Bentzen, ank. Drøbak 25./7.

Æra. Karen, Albertsen, ank. Lysekil 24./7. — Ami, Christensen, ank. Åbo 24./7. — Rota, Øhlsen, ank. Falmouth 24./7. — Herkules, Bager, ank. Danzig 25./7. — Valborg, Johansen, ank. Aberdeen 25./7. — Vega, Hansen, ank. Drøbak 25./7. — Alfa, Madsen, afg. Rio Hacha 22./7. til Hamburg. — Mathilde, Hansen, ank. Sundsvall 22./7. — Apollo, Albertsen, ank. Larvik 22./7. — Duen, Hay, ank. Hasle 22./7. — Marie, Boye, ank. Kristiania 22./7. — Hekla, Hermansen, ank. Kemi 22./7. — Frederik og Ane, Andersen, ank. Åhus 22./7. — Immanuel, Bager, ank. Haparanda 25./7. — Signe, Hansen, ank. Karlshamn 25./7. — Yrsa, Hansen, er ank. til Labrador. — Nathalia, Eriksen, ank. Likea 24./7. — Salus, Andersen, ank. London 24./7. — Kristiane, Bager, ank. Monstérås 25./7. — Hosanne, Råahauge, ank. St. Domino Caperay 25./7. — Venus, Weber, ank. Hou 25./7. — Bien, Petersen, ank. Orth 25./7. — Freya, Kock, ank. Odense 25./7. — Rigmor, Petersen, ank. Mahne 26./7. — Vera, Thjellesen, ank. Aarhus 25./7.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. Juli 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Frøgtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermøns, Kjøbenhavn.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side - - - - -	25 -
De øvrige Sider - - - - -	20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange	
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %	

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 58.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 1. August 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smødearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.

Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse	Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal.	Private.	6 og 4106.

LANDMANDSBANKEN

Jdsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Kunsthfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbejler føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftes Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:	Post-Adr.:	Privat: 4 Smyrna.
WARBURG OF	Lloyds, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead,	
LONDON	London E. C.	London, N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, smedegods af de største Dimensione.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrucaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftspumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raafolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Hj.: Krampør Horsens Telef. Nr. 42

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørchjensens“.
Telefon 7262.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 n.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkörter
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certificat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts
Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certificat

Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. 124.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os. om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkræste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 1. August 1911.

Vi har modtaget følgende:

Lydsignaler i Taage. Lørdag den 1. Juli var jeg paa Rejse fra Aalborg til Riga med Kridt og skulde efter den udløbne Distance være nær Lyserort Rev ved Midnat. Vi havde haft Taage, fra vi passerede Hoborg, og søgte derfor at lodde os op til Revet, idet vi samtidig hørte efter Taagehornet paa Lyserort Fyrskib. Vi havde Dybden varierende mellem 15 og 19 Favne, da vi pludselig hørte Taagehornet i c. N. 1. V. Efter dette skulde vi være klods inde ved Revet i c. 9 Favne Vand, men Lodsquaddene gav stadig 15 og 17 Favne.

Jeg selv tillige med 2. Styrmand og Rorgængerer hørte flere Gange Lyden i samme Retning, og vi styrede saa op efter samme; men naar vi kom paa Nordkurs, kunde intet høres, hvorfor vi drejede af Ø.N.Ø. igen, og hørte da atter Taagehornet i samme Retning; men havde stadig samme Vandstand.

Kl. 1½ Morgen klarede det af, og vi saa da Fyrskibet i S. 1. Ø. i c. 1½ Kml. Afstand, saa vi havde hørt Lyden af Taagehornet, eller Genlyd deraf, i Slik modsat Retning af, hvor vi i Virkelighed havde Fyrskibet. Der var hverken Damp- eller Sejlskibe at se i nordlig Retning for os, da det klarede af.

Ved denne Lejlighed gjorde det mig kun mere forsigtig, da jeg efter Retningen af Lyden skulde være ved Revet, men i Tilfælde af, at jeg i Virkeligheden havde haft Fyrskibet i N. 1. V. og hørt Lyden i S. 1. Ø. var jeg muligvis kørt ret over Revet.

Vinden var Sydøstlig, frisk Kuling.

H. C. Clemmensen.

Fører af S/S »Havet« af Aalborg.

Den udenlandske Sømandsstrejke synes nu at være endt, næsten overalt. Fra London meddeles den 27. Juli, at Søændene paa Tynesfloden og i Blyth har accepteret Skibsredernes Tilbud, forudsat at Søændene i de andre Havne i det nordøstlige England faar samme Betingelser. Samme Dag meldes fra Cardiff og Glasgow, at Sømands- og Havnearbejderstrejken nu er definitivt bilagt der. Ogsaa fra Amsterdam meddeles, at Strejken der er endt.

Sø- og Handelsretsdøm. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 27. Juli 1911 er Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Belorossia« af Mariupol tilpligtet at erstatte Aktieselskabet »Hochseefischerei«, Bremerhaven, den Fiskedamperen »Præsident Rose« ved et Sammenstød i Nordsøen den 4. Januar d. A. med »Belarossia« tilføjede Skade med 12,228 Reichsmark foruden Renter, og i Sagsomkostninger 400 Kr. Iøvrigt frifandtes Parterne for hinandens Tiltale.

Isforholdene ved Island.

Meteorologisk Institut meddeler: Telegram fra Siglufjord den 27. Juli. Nordvestlig Kuling, Taage. Den 26. Juli. Spredt Is ved Kap Nord.

Ødelagt Fyrtaarn. San Bonifacio (Corsica), 25. Juli. (Ritz. Bur.). Fyrtaarnet ved Laveyzi er bleven ødelagt af en Ildebrand, der antagelig er paasat. Politiet mener at være paa Spor efter Gerningsmændene.

Bjergning fra Vrag. Fra Vraget af den her i Bladet (Nr. 91 f. A.) omtalte strandede Skonnert paa

»Rømø Flak« er i Sommer indbjerget c. ⅔ af Ladningen til Esbjerg. Den bestod af c. 100,000 Stk. Madoc Skifer. Da Vraget under de sidste Storme har lidt betydeligt, er Bjergningen udsat til roligere Vejrforhold.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Mægler H. A. Hansen: Vi kan vel allesammen være enige om at beklage denne fra tidligere Tid paa-begyndte Splittelse. Translatør Rasmussen mener ikke, det er Splittelse, Men det vil det blive. De Herrer vil komme til at indtage et Standpunkt, hvor de staar med det ene Ben indenfor og det andet udenfor Hovedforeningen, og med et saadant Standpunkt kan man ikke varelage de samme Interesser eller være saa loyal, som hvis man staar samlet. Sagens Begyndelse var, at Afdelingen for mindre Skibe rettede en Anmodning til Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende* om at faa overladt nogle Spalter i Bladet til Medlemmernes egne Artikler. Aktieselskabet indrømmede dette. Dets Svar i Skrivelse af 15. April 1910 lød saaledes:

Til
Dansk Sejlskibsrederi-Forening,

Svendborg.

»I Skrivelse af 26. Marts d. A. har »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« forespurgt, om dens Afdeling for mindre Skibe én Gang om Ugen, under egen Redaktion, kan raade over én à to Sider i *Dansk Søfartstidende*. Bladets Bestyrelse har henvist Spørgsmaalet til Aktieselskabets Generalforsamling, som afholdtes den 30. Marts, og paa hvilken det fremsatte Spørgsmaal blev behandlet.

Til behagelig Efterretning tjener derefter, at Generalforsamlingen besluttede at stille sig saa imødekommende som muligt overfor Foreningens Ønske, saaledes at der indrømmes »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe« Ret til én Gang om Ugen eller eventuelt med større regelmæssige Mellemrum at lade et Følgeblad paa to Tekstsider under eget Navn og med egen ansvarlig Redaktør, udgaa sammen med *Dansk Søfartstidende* som et Tillæg til denne.

Da *Dansk Søfartstidende* ikke kan bære de med en saadan Ordning nødvendigvis opstaaende Omkostninger, bestemte Generalforsamlingen, at Afdelingen for mindre Skibe selv maa afholde alle de hermed forbundne Omkostninger til Papir, Trykning og eventuelt til Forsendelsen, hvis det maatte vise sig, at Postvæsnet kræver en forhøjet Porto, naar et saadant løst Tillæg følger med Bladet.

Derimod vil *Dansk Søfartstidende's* Redaktion uden noget Vederlag paatage sig Korrekturlæsningen af Tillægsbladet, idet den kun retter forekommende Trykfejl og for hvert Nummer forhandler med Trykkeriet om den hensigtsmæssigste Anbringelse af det indsendte Stof paa de to Sider.

Det vil næppe kunne nægtes, at dette var et imødekommende Svar fra Aktieselskabets Side. Dette Svar, som blev tilstillet den mindre Afdeling, behandledes dér paa en efter min Opsfattelse ret ejendommelig Maade, idet Tilbudet ikke blev forelagt paa nogen Generalforsamling eller noget Møde indenfor Afdelingen. Nej. Sekretæren afgjorde Spørgsmaalet derhen, at han ikke fandt, at kunne modtage Tilbudet. — Jeg maa maaske have Lov til at oplæse, hvorledes det Svar lød, som indgik til Hovedforeningen og derfra gik videre til Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*. Det var saalydende:

»I Besvarelse af den ærede Forenings Skrivelse af 16. ds. skal man anføre, at den af A/S *Dansk Søfartstidende* foreslaede Ordning ikke egner sig til at forelægges Afdelingens Bestyrelse, da den af økonomiske Hensyn næppe lader sig praktisere — i alt Fald ikke foreløbig. Foreningen bedes derfor — stadig paa mine private Vegne — forelægge følgende Forslag for A/S's Bestyrelse.

Hvis denne mener at kunne acceptere det af mig foreslaede, vil jeg gøre mit bedste for ogsaa at faa det godkendt af Afdelingen.

Det er jo en pure Afvisning, og der fremsættes derefter en Henstilling til Aktieselskabet gaende ud paa følgende:

1. Kan *Dansk Søfartstidende* gaa ind paa, at alle Artikler (holdt indenfor Sømmelighedens Grænse), som indsendes af eller gennem mig, vedrørende de mindre Skibes Interesser, optages i Bladet paa en nærmere — altid den samme — bestemt Plads, f. Eks. 3die Side med en Overskrift med fede Typer (foruden Artiklens eventuelle) saalydende:

D. S. R. F.'s Afdeling for mindre Skibe
2. Vil det blive mig tilladt specielt at henlede Medlemmernes Opmærksomhed herpaa, og

3. Vil Redaktionen afholde sig fra at kommentere de Artikler, som saaledes indsendes og kun angaar Afdelingen og en udenforstaaende Tredjemand.

Saafrømt A/S's Bestyrelse maatte mene at kunne antage disse Forslag — hvor der altsaa ikke bliver Tale om at udfylde nogen bestemt Plads — er det mit Haab, at Sagen i hvert Fald foreløbig vil kunne ordnes paa denne Maade.

Det er altsaa en ny Henstilling til Bestyrelsen for Aktieselskabet om at fremkomme med et Tilbud. Det var hverken en Tilslutning eller et Afslag, men en ny Henstilling. Da Hr. Rasmussens ny Forslag og hans tidligere Forslag lignede hinanden som to Draaber Vand, kunde Aktieselskabet kun henholde sig til sin tidligere Skrivelse. Denne Maade at tage Sagen paa fra Hr. Rasmussens Side maa man vistnok indrømme er ret ejendommelig. Hvad selve Fordringen angaar, er Tanken vel den, at den mindre Afdeling betaler, hvad det kommer til at koste. Aktieselskabets Bestyrelse opfattede det som den naturligste Sag af Verden, at naar der med *Dansk Søfartstidende* følger et Tillægsblad, hvori optages Artikler fra den mindre Afdeling, hvilket medfører en Udvidelse af Bladet, maa den, som begærer saadant, idet den staar indenfor Foreningen, betale de dermed følgende Udgifter. Jeg kan ikke se rettere end, at Aktieselskabets Tilbud var en Imødekommenhed fra dens Side. Enkelte Medlemmer af den mindre Afdeling har sagt, at det var noget, de slet ikke kunde befatte sig med, og at det andet Svar fra Aktieselskabets Bestyrelse var ikke mindre end uhøfligt. Jeg ser ikke noget uhøfligt i de Ord, at de to Forslag ligner hinanden som to Draaber Vand. Derimod finder jeg den mindre Afdelings Stilling højt mærkelig. Nu kommer den her paa Generalforsamlingen med et ganske andet Forslag. Jeg maa gøre opmærksom paa, at for at Foreningen skal kunne gaa ind paa dette Forslag, maa der foregaa en Forandring af Foreningens Love, ja ikke alene af Foreningens Love men ogsaa af Lovene for Ærøs og Svendborg Told-distrikts Søassuranceforeninger. Belingelsen for at faa Skibe assureret i disse Foreninger er, at vedkommende Reder er Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Til Forslagets Gennemførelse kræves der altsaa Lovforandringer ogsaa her. Til selve Forslaget fra den mindre Afdeling om at faa Kr. 3.50 pr. Medlem tilbagebetalt, saaledes at den halve Krone indgaar som Indtægt for Foreningen, vil jeg sige, at efter min Opfattelse vil denne lille Indtægt blive rent forsvindende, naar Forandringen træder i Kraft. Det er givet, at naar man faar Tryksager leveret i et lille Antal, bliver Prisen forholdsvis højere, end naar man faar et større Antal. Hvis Forslaget gennemføres, vilde *Dansk Søfartstidende* blive meget dyrere ved at skulle indskrænke sit Oplag til c. det halve. Den paaregnede Indtægt vil derfor forsvinde med det samme. Man kan efter min Opfattelse ej heller give sit Samtykke til en Adskillelse. Hvis derimod de Herrer ikke vil andet end træde ud, naa ja, saa ser jeg ikke rettere, end at de faar gøre det med Magt, hvis de kan. Jeg mener ikke, at Generalforsamlingen kan tiltræde Forslaget.

Translatør Rasmussen: Jeg tvinges til at komme ind paa Sagen igen, skønt den naturligvis trætter, men Bladsagen har efterhaanden for mit Vedkommende udviklet sig til at blive en rent personlig Sag. Derfor vil jeg søge at fremstille den paa en lidt anden Maade, end de Herrer nu har hørt. Jeg er for mit eget Vedkom-

mende aldeles overbevist om og haaber, at de Herrer vil indrømme, at De ser lidt forkert paa det. Mægler Hansen begyndte med at sige, at jeg havde afgjort Sagen nogenlunde paa egen Haand. Hvis De vil prøve paa at se bort fra alt personligt og se paa Sagen, som den foreligger, vil De indrømme, at jeg personlig har gjort alt, hvad jeg kunde, for at undgaa, at det skulde komme, som det er kommet. Prøv paa at følge de faktiske Forhold og se bort fra alt, hvad der kunde være af personlig Uvilje. Hvad der er sket paa vort Bestyrelsesmøde, kender de Herrer ikke, men De ved, hvad det første var, som kom til at foreligge officielt. Det var Vedtagelsen paa Generalforsamlingen i Rønne, hvor den ærede Formand og den ærede Sekretær var til Stede og hørte den Resolution, som blev vedtaget, og som gik ud paa, at Hovedforeningen og Afdelingen skulde have et fælles Medlemsblad eller, hvis det ikke kunde gennemføres, skulde Afdelingen have et Blad for sig selv. Det skulde altsaa gøres det Aar. Men da jeg saa, at der rejste sig Vanskeligheder, hvad gjorde jeg saa rent personlig? I Stedet for at forcere Sagen igennem, henvendte jeg mig paa eget An- og Tilsvær til *Dansk Søfartstidende* og søgte en Løsning. Var det at ville forcere Sagen paa egen Haand imod Hovedforeningen, eller var det ikke at handle i Foreningens Interesse for at holde sammen paa den? Det vil De indrømme, det var. Mit første Tilbud blev afslaaet, men man tilbød os, som Mægler Hansen sagde, at faa et Tillægsblad. Det kunde ikke akcepteres af Hensyn til Udgiften. De Herrer vil indrømme, at det at betale et Tillægsblad uden at faa Spor af Annonceindtægten var aldeles umuligt. Det var jeg nødt til at sige Nej til. Saa kom mit næste Forslag. Som Svar paa det kom den Udtalelse, at da det lignede det første, som to Draaber Vand ligner hinanden, var der ingen Anledning til at beskæftige sig med det, det har jeg kaldt halvvejs uhøfligt, og det finder jeg stadig. Jeg gjorde, hvad jeg kunde, for at undgaa Splittelse og Uenighed. Jeg gik paa mine egne Vegne til *Dansk Søfartstidende*. Jeg kunde naturligvis ikke komme med bestemte Forslag, men kunde kun sige: Hvis I vil gaa ind paa dette, som jeg foreslaar, vil jeg gaa til Afdelingens Bestyrelse og se, om den vil gaa ind paa det. Jeg kunde optræde som Forligsmægler, men ikke optræde med bestemte Forslag. Men jeg forcerede ikke Sagen igennem, jeg prøvede paa alle mulige Maader. Efter det, som skete paa Generalforsamlingen i Kolding, var jeg nødt til at gaa over til at udgive det lille Blad. Efterhaanden har denne Sag udviklet sig saadan, at min Person er bleven skudt i Forgrunden, idet det er sagt, at hvis jeg ikke havde villet, var hele Sagen ikke bleven til noget. Det er rigtigt. Men naar Afdelingen opfordrede mig til det, havde jeg kun et af to at gøre, enten at sige Ja og paatage mig de Ubehageligheder, som vilde følge, og som ikke er bleven saa smaa, eller at sige Nej og saa nedlægge mit Mandat i Afdelingen og gaa min Vej. Jeg haaber paa en tilfredsstillende Løsning for os alle, med jeg vil gerne have denne skarpe Modsætning væk, for vi har virkelig gjort, hvad der kunde gøres for at ordne Sagen paa en fredelig Maade.

Navigationslærer Christensen, Marstal: Jeg vil saa gerne tro, at Hr. Rasmussen ikke har nogen som helst personlig Fordel af sit Standpunkt i denne Sag. Det har jeg altid sagt, og jeg vil indrømme, at det er Resolutionen i Rønne, som har foranlediget ham til at indtage det Standpunkt, han har indtaget. Men hvordan kan man bringe dette Standpunkt i Samklang med de Redaktionsartikler, som er fremkomne i hans Blad? Jeg gjorde allerede i Marstal opmærksom paa nogle Udtryk, som efter min Mening ikke var paa sin Plads, og nu kommer denne Artikel. De to Ting kan jeg ikke bringe i Samklang med hinanden. Hvis Hr. Rasmussen i Stedet for at skrive saadanne Artikler, havde skrevet Artikler i en mere loyal Aand, og saaledes at der var givet dem Æren, som fortjente Æren for Arbejdet, nemlig Dansk Sejl-

skibsrederi-Forening, ikke Afdelingen for mindre Skibe, vilde jeg sige, at det var en konsekvent Følge af Resolutionen i Rønne. Hr. Rasmussen talte om, at hvis hans Forslag ikke blev vedtaget, betragtede han det, som om Afdelingen blev smidt ud. (Translatør Rasmussen: Nej, det sagde jeg ikke, men jeg sagde, at det var bleven sagt.) Det tror jeg ikke, han har Ret til at sige, for hvem er det kommet fra? Fra Afdelingen for mindre Skibe. Kan man, fordi Afdelingen ikke kan faa det, som den ønsker, fordi den anden Part ikke kan se Sagen fra samme Synspunkt som Afdelingen, men kan se, hvilken Fare Sagen rummer for Foreningen, saa sige, at det er Afdelingen, som bliver smidt ud? En Adskillelse vilde Hr. Rasmussen meget nødig. Det tror jeg ogsaa, og jeg regner med, at Bladet vedbliver at udgaa, og vil derfor meget anbefale Hr. Rasmussen, at det skrives i en saadan Aand, at alle tydeligt kan se, at man ikke ønsker Adskillelse, for i de omtalte Artikler er der noget, som ikke burde forekomme inden for Foreningen.

Translatør Rasmussen. Hr. Christensen misforstaar mig med Hensyn til dette med Udsmidningen. Jeg sagde ikke, det var min Opfattelse, men jeg sagde, at paa Afdelingens Generalforsamling i Januar fremgik det af alle Udtalelser, at alle var jeg kan sige ængstelige for, hvis det skulde komme dertil; og blandt andet var der et Medlem, som udtalte, at hvis vi ikke kunde opnaa, hvad vi saa gerne vilde, og som Hovedforeningen ved, vi sætter saa meget ind paa, var det ikke os, som traadte ud, men man tvang os ud. Med Hensyn til Artiklen i Majnumret maa jeg prøve paa, om De ikke kunde komme til at forstaa mit Standpunkt. Jeg sagde for privat til Navigationslærer Christensen og vil sige det offentligt her, at jeg betragter i dette Øjeblik Afdelingen som en Stat i Staten, en Forening inden for Foreningen. Hr. Christensen mener, det er forkert. Men det har været mit Standpunkt, og ud fra det Standpunkt forstaar De, at naar jeg skriver til Afdelingens Medlemmer, optræder jeg paa Afdelingens Bestyrelses Vegne. Naar jeg siger Foreningen, mener jeg Afdelingen, og alle véd, at vi er en Afdeling af Hovedforeningen, og at alt, hvad vi arbejder med, gaar gennem Hovedforeningen. Men Initiativet til saa godt som alle Sagerne kom fra os selv. Og med en hel Del af Sagerne har vi arbejdet for Hr. Kaptajn Minor Rasmussen, baade direkte og indirekte. Der er ikke nævnt et Ord i Bladet om Adskillelse. Mine Bestræbelser har gaaet ud paa gennem Agitation at samle de mindre Skibe og faa dem til at føle, at de har en Forening, og det, indrømmer jeg, kalder jeg Afdelingen for, men denne er igen et Led af Hovedforeningen. Maaske er mit Synspunkt forkasteligt, men ud fra de Motiver har jeg skrevet, som jeg har gjort.

Mægler Sofus Hansen: Jeg tror ikke, det er nødvendigt at forlænge Diskussionen. Sagen er vist tilstrækkelig indgroet i Bevidsthederne til, at vi kan skride til en Afgørelse, men man skal ikke gribe til Skydevaabenene, før det er højst nødvendigt. Translatør Rasmussen kom med en Udtalelse, som jeg tror ikke var hans Mening. Han sagde, at det var noget af en personlig Sag. Det var vist en fejl Benyttelse af Ordene, idet det selvfølgelig ikke være være nogen personlig Sag, naar det drejer sig om Dansk-Sejlskibsrederi-Forening i Almindelighed. Jeg vil ikke fremsætte noget Forslag, men henstille til Hovedbestyrelsen muligvis at trække sig tilbage et Øjeblik og forhandle om Sagen for at komme til et Resultat. Hovedforeningen har tidligere tilbudt den mindre Afdeling én eller to Sider i *Dansk Søfartstidende* under eget Ansvar og egen Redaktion. Den Gang forlangte Hovedforeningen, at Afdelingen skulde betale Ekstraudgiften. Kunde det ikke tænkes, at Hovedforeningen bær den Udgift? Der blev sagt tidligere, at vi Sejlskibsredere driver Husmandsbrug. Det skal jeg indrømme. Men vi staar ikke paa samme Fod som Husmændene, som kan faa hele eller halve Husmandslokker

for næsten ingen Ting, og Kredit at arbejde med. Vi kan desværre ikke faa hele eller halve Skibe. Ikke desmindre var det ikke utænkeligt, at *Dansk Søfartstidende* kunde i Lighed med, hvad det bærende Landbrug faar, faa noget Statsliskud, saa at den Ekstraudgift, vi fik ved, at Bladet blev større, blev dækket derved. Vi har en lidt berettiget Fordring derom. I hvert Fald henstiller jeg til Hovedbestyrelsen, om det ikke lod sig gøre, at den mindre Afdeling fik Lov til at skrive i Bladet under eget Ansvar men uden egen Udgift.

(Fortsættes.)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

De permanente Voldgiftskomiteer til Afgørelse af Stridigheder under Maanedsbefragtning.

For adskillige Aar tilbage traadte Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse i Forbindelse med Handelsstandens lokale Organisationer i Kjøbenhavn, Göteborg og Kristiania for at faa oprettet faste Komiteer til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier. Som bekendt indeholder saadanne Certepartier en konstant Klausul om, at Tvistigheder skal henvises til Afgørelse ved Voldgift. Foreningens Erfaring har vist, at det ofte er forbundet med Vanskeligheder og Ulemper af forskellig Art, naar man, først efter at Striden var opstaaet, skulde finde en passende Voldgiftsmand. Af mange Grunde vil det være forbundet med store Fordele at have en permanent Komite, til hvilken saadanne Tvistigheder kan henvises. Man vil derved have en Garanti for, at ingen af Parterne vælger nogen som Voldgiftsmand, om hvis Formening Parten allerede paa Forhaand har overbevist sig, eller hvis Formening Parten maaske kender fra tidligere Sager af lignende Art; man vil ogsaa være befriet fra det Bryderi, det kunde volde, at finde en Voldgiftsmand, der samtidig er kompetent og villig til dette Hverv. Komiteerne bestaar af tre Medlemmer, nemlig en Jurist som Formand, en Købmand og en Reder. Efter Oprettelsen af disse Komiteer har der ofte i Certepartierne været indtaget en Klausul, hvorefter Stridigheder skal afgøres af disse Komiteer, og navnlig i Kristiania og Kjøbenhavn har Komiteerne været ret hyppig benyttet, men dog ikke i det Omfang som kunde være ønskeligt. Ved en regelmæssig Benyttelse af disse Komiteer vil man sikre sig, at deres Medlemmer erholder stor Erfaring og speciel Indsigt i disse Spørgsmaal og derved bliver mere kompetente Dommere end Domstolene.

Foreningen har derfor ment atter at burde henlede Redernes og Maanedsbefragternes Opmærksomhed paa disse Komiteer og anbefale, at der indføres en Klausul i Certepartierne, hvorved Parterne binder sig paa Forhaand til at benytte dem.

Nedenfor giver Foreningen en Liste over Komiteernes nuværende Sammensætning.

Göteborg: Jurist-Ordførende: Rådman E. W. Molin, Suppleant: Stadsnotarie Job. Johnson Borrie; Reder: Skibsreder, Konsul Ernst Roberg, Suppleant: Skibsreder Werner Lundqvist; Købmand: Købmand Carl A. Hallberg, Suppleant: Købmand, Konsul F. W. Forsberg.

Kjøbenhavn: Formand: Overretssagfører Axel Damm; Skibsreder: H. Christensen; Købmand: Grosserer Chr. Kampmann.

Kristiania: Formand: Højesteretsadvokat Keyser-Jordan; Skibsreder: Direktør Olof Rustad; Købmand: Generalkonsul Cath. Bang.

Trimming Charges i Grimsby.

Det viser sig stadig ikke muligt at faa Befragterne eller Afskiberne til at bringe dette Spørgsmaal ind for Retten, og saalænge Foreningen ikke kan finde en dertil egnet Sag, kommer den ingen Vej. Betegnende for Befragternes Optræden og deres mangelfulde Tillid til deres egne Paastandes Rigtighed er en Sag, som Foreningen netop har haft med at gøre. Det var et stort velkendt svensk Kulfirma, som forlangte det fulde Beløb betalt af sin Regning for Trimming. I Følge Foreningens Raad nægtede Rederiet at betale mere end de virkelige Trimmingsudgifter, men tilbød at stille Garanti enten i England, hvis Befragterne skulde ønske Sagen afgjort ved engelske Domstole, eller i Sverig, hvis de foretrak en Afgørelse ved svenske Domstole. Som Svar derpaa modtog Rederiet da følgende fra Befragterne:

»I besittning af Eder ärade af den 30. pto. vilja vi under inga omständigheter draga denna tvistighet, som ju egentligen rör sig om en bagatell, inför domstol, men få meddela, att Eder vägran att göra opp saken kommer att inverka på eventuellt kommande affärer oss emellan.«

I Stedet for at bringe dette principielt vigtige Spørgsmaal ind for Domstolene, foretrækker altsaa Befragterne at forsøge at true sig frem ved Afbrydelse af Forretningsforbindelse og lignende. Foreningen haaber ikke, Rederne lader sig skræmme af slige Trudstler, som i Virkeligheden kun er Udtryk for, at Befragterne selv ikke har nogen Tro paa, at de har nogen Ret til at belaste Rederiet med »drop dues«. Mente de for Alvor, at de havde Ret dertil, og at deres Sag var retfærdig, vilde de selvfølgelig ikke være bange for at bringe den ind for Domstolene.

Fragtmarkedet.**Fragtmarkedet for Sejlere.**

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende gunstigt for Trælaster til uforandrede og i enkelte Tilfælde lidt højere Rater for prompte Sejlere. Bottenhavet har fremdeles rigelige Laster til England og Tyskland, medens der kun er faa til Frankrig. Tyskland er fremdeles mat paa Udfragter. Rusland har nogle om end ikke mange Udfragter. Syd- og Vestsverrig har flere men noget større Laster. Østnorge har vedvarende flere Is- og Trælaster, men det er vanskeligt at komme til Forretning med Islaster paa Grund af det større Svind, og Propslaster er upaaagtede.

I Returfragter Vest fra er Markedet vedvarende tilfredsstillende saavel for Kul, Foderstoffer og Clay, særlig for de mindre Sejlere, medens de større 3 à 400 Tons Skibe er lidt vanskeligere at anbringe for Kul. Raterne er uforandrede £ 6.10 à £ 7.15 for Kul, Fres. 11 for Oljekager fra Frankrig til Danmark, Hertugdømmerne eller Vestsverrig.

Angaaende de mindre Skibe er nu ogsaa Königsberg fastere og byder 4 M.: Danzig har stadig Havreladninger i Markedet til 5 M. og fra Rostock er sluttet Sejlere for ny Rug, foreløbig til kun 3 M., men naar først de andre nordtyske Pladser faar Ladninger frem, vil Raterne utvivlsomt blive en Del bedre. Fra slesvigske Havne er pr. September solgt ikke saa faa Ladninger Havre. Rusland synes derimod med Hensyn til Kornlaster at være ret tilbageholden, hvorimod Oljekager fra Libau vedblivende noteres til 12 M. resp. 13 M. ballastgaaende. Sverrig er uforandret fast med tilstrækkelige Stenladninger, ligesom ogsaa Trælasterne er faste og nærmest opadgaaende. Danmark har fra Provinserne stadig kun ubetydeligt, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Oljekager til

Stolpmünde 3 M., Westervik 3 Kr., Malmö 11 Øre samt for Klid til Stettin 5 M., Majs til Østbornholm 13 Øre.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Forlis i Juni Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 523 Havarier mod 588 Aaret forud, heraf 426 Dampskibe og 97 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 147, Sammenstød 157, Anløbning af Nodhavn 21, Maskinskade 47, beskadiget af Is 9, af Ild 45, af haardt Vejr 75, forskellige Aarsager 20, sunket 1, forladt 1.

Ialt er 35 Skibe anmeldt som totalt forlist mod 59 samme Maaned Aaret forud, heraf 13 Dampskibe og 22 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 17, Sammenstød 5, beskadiget af Ild 3, forsvundet 2, kærtret 1, sunket 3, forladt 1, Kondemnation 3.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage mod Besigtelse Damperen »South Moore« af London solgt til et Rederi i Sverrig.

Gennem samme Firma er den tyske Damper »Louise« bygget 1909, med Klasse 3/3.1.1. i fransk Veritas, solgt til Norge.

Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon 4980.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. hertil 30./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Dunkerque 30./7. — Algarve, Borries, afg. Petersborg 29./7. til Svane. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 31./7. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Petersborg 28./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 27./7. til Dunkerque. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 27./7. hertil. — Arno, Fischer, afg. Antwerpen 23./7. til Oran. — Aurora, Gommesen ank. Antwerpen 26./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 29./7. — Beira, Lunge, afg. Tarragona 27./7. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 29./7. til Kristiansand. — Chr. Broberg, ank. Holmsund 30./7. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 28./7. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Åbo 31./7. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 29./7. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 27./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 29./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 29./7. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 31./7. — Hjelm, Rasmussen, ank. Danzig 31./7. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Ouessant 30./7. hertil. — Jclantha, Henriksen, ank. hertil 29./7. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 30./7. for London. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 28./7. for Petersborg. — Kentucky, Andresen, ank. Esbjerg 31./7. — Kursk, Tønnesen, pass. Holtenau 30./7. for Bordeaux. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 26./7. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 31./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 26./7. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 29./7. — Morse, Nellemann, dokker. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Algier 27./7. til Piræus. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 25./7. — O. B. Suhr, Frisette, pass. Holtenau 31./7. hertil. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 26./7. — Oskar II ank. Kristiania 31./7. — Pennsylvania, Lissner, afgik Boston 28./7. til New York. — Perm, Gotthardt, ankom London 24./7. — Pregel, Iversen, ank. hertil 30./7. — Saga, Wiberg, afg. Riga 29./7. til Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Reval 31./7. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 30./7. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 30./7. sydpaa. — Tiber, Beech, ank. Barcelona 23./7. — Tyr, Thaning, ank. hertil 30./7. — United States, Gotsche, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 31./7. for Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. Arendal 31./7. — Saxo, Müller, ank. Hull 26./7. — Minsk, Harder, ank. Riga 30./7. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 22./7. — Saratov, afg. Libau 29./7. til Hull. — Malm, ank. Stettin 30./7. — Lena ank. Stettin 22./7. — Vadsø ank. hertil 30./7.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Petersborg 25./7. — Amalienborg ank. Burntisland 26./7. — Anna Mærsk afg. Kbhvn. 27./7. — Brattingsborg ank. Sharpness 8./7. — Børglum ank. Riga 22./7. — Chassie Mærsk ank. Memel 26./7. — Dansborg ank. Bordeaux 19./7. — Eisborg ank. Calais 20./7. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 26./7. — Fredensborg ank. Blyth 24./7. — Frederiksborg afg. Huelva 24./7. — Guldborg ank. Huelva 12./7. — Gurre pass. Gibraltar 25./7. — Hammershus afg. Rio 15./7. — Harrildsborg pass. Skagen 27./7. — Hundborg ank. Windau 27./7. — Høneborg afg. Rouen 26./7. — Jelling ank. Neapel 20./7. — Jomsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved afg. Barry 15./7. — Jægersborg ank. Frederikshavn 23./7. — Kalundborg ank. Bougie 27./7. — Kalø ank. Archangel 25./7. Klampenborg ank. Amsterdam 26./7. — Kronborg afg. Norfolk 20./7. — Lejre ank. Genua 26./7. — Lilleborg ank. Cardiff 18./7. — Marselisborg ankom Rotterdam 21./7. — Visborg ankom Krunstadt 26./7. — Næsborg ankom Cardiff 11./7. — Peter Mærsk afgik Petersborg 26./7. — Randelsborg ank. Pernau 26./7. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 22./7. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 25./7. — Skakkeborg pass. Kjøbenhavn 24./7. — Skanderborg ankom Hull 23./7. — Skjoldborg ankom Huelva 25./7. — Skodsborg ankom Petersborg 22./7. — Spigerborg afgik Sarrington 18./7. — Stegelborg afgik Huelva 23./7. — Stjerneborg ank. Blyth 25./7. — Søborg ank. Huelva 26./7. — Taarnborg ank. Helsingør 26./7. — Tuborg ank. Koivusaari 25./7. — Ulfborg ank. Huelva 24./7. Uranienborg ank. Cardiff 17./7. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 25./7. — Ørkild ank. Algier 20./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Tarragona 25./7. — Nautik, N. Nielsen, ank. Guernsey 25./7. — Nordsøen, Gramm, ank. Wearmouth 26./7. — Nexos, Basse, afg. Oran 28./7. til Tynedock. — Ellen, Hansen, afg. Emden 26./7. til Malaga. — Fylla, Brinck, afg. Coreubion 26./7. til Norrköping. — Gerda, Iversen, afg. Bristol 28./7. — Hebe, Gregersen, afg. Bristol 28./7. til Hull. — Inger, Schiff, afgik Emden 28./7. til Barcelona. — Johanne, Thøgersen, afg. Cartagena 28./7. til Palamos. — Karla, K. Nielsen, afg. Goole 27./7. til Königsberg. — Laura, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 28./7. — Marie, Jessen, pass. Hanstholm 25./7. for Portugalet. — Nora, Lauritsen, ankom Ipswich 27./7. — Olga, Christensen, pass. Hook of Holland 28./7. for Valencia. — Bodil, Uldall, pass. Hanstholm 28./7. for Norr-

köping. — Dagmar, Mathiasen, afg. Sevilla 22./7. til Marokko. — Nerma, Mikkelsen, ank. Passages 25./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 28./7. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 26./7. til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newcastle 25./7. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 23./7. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 27./7. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 28./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Troon 21./7. til Canada. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 27./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./7. til Londonderry. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 19./7. til Miramichi. — Nawa, Dahl, afg. Troon 20./7. til New Mills.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 26./7. — London, Bom, afg. Blyth 29./7. til Kronstadt. — Paris, Tholander, ank. Kiel 24./7. — Bryssel, Kaas, afg. Kallundborg 26./7. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Kiøgh, ank. Archangel 16./7. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Aalborg 26./7. til Petersborg. — Roma, Ovesen, ank. Petersborg 24./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Bingtang afg. Perim 19./7. — Samui pass. Suez. 27./7. — Bandon ank. Bangkok 19./7. — Pangan ank. Kjøbenhavn 16./7. — Chumpon afg. Port Said 26./7. — Arabien ank. Hamburg 26./7. — Siam afg. Singapore 26./7. — Indien ank. Hankow 24./7. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7. — Tranquebar pass. Dungeness 28./7. — Kina ank. Perim 19./7.

Vestindisk Linie. St. Thomas afg. Demerara 22./7. — St. Jan, afg. Azorerne 27./7. — St. Croix afg. London 27./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 26./7. — Martha, Christensen, ank. Karlsborg 30./7. — Elna, Rathje, afg. Åbo 27./7. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 29./7. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 29./7. — Jeanne, Olsen, ank. Burntisland 26./7. — Vera, Larsen, ank. Soroka 27./7. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 28./7. — Anine, Leth, afg. Antwerpen 29./7. — Kamma, Løffler, ank. Torneå 27./7.

Frem. Austa, Bagger, pass. Kjøbenhavn 25./7. — Freja, Nielsen, ank. Littlehampton 29./7. — Vera, Thing, afg. Kallundborg 27./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 29./7. — Sjælland, Svarrer, afg. Dunkerque 29./7. — Agnete, Farup, ank. Dunkerque 27./7. — Hermia, Hansen, ank. Dunkerque 27./7. — Alice, Jørgensen, ank. Petersborg 30./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Rigabav 26./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 21./7. — Valborg, Hansen, ank. Calais 26./7. — Gunhild, Hansen, afg. Aalborg 29./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Onega 29./7. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 26./7. til Oneglia. — Fanny, Friksen, ank. Piteå 29./7. — Lilly, Nielsen, ank. Norrköping 29./7. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 24./7. — Dagny, Sørensen, ank. Bilbao 20./7. — Mary, Bang, afg. Bayonne 27./7. til Llanely.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Blyth 29./7.

Sejlskibe.

Æra. Marie, Weber, ank. Dysart 26./7. — Johanne, Stegmann, ank. Nakskov 26./7. — Rolf, Christensen, ank. Bridge-water 27./7. — Fremad, Hansen, ank. Hudiksvall 27./7. — I. A. Kromann, pass. Dungeness 25./7. — Argus, pass. Prawle Point 25./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Grangemouth 27./7. — Alf, Hansen, ank. Karlskrona 27./7. — Christine, Rasmussen, ank. Odense 28./7. — Bertha, Madsen, ank. Odense 28./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 28./7. — Frelensborg, Kishy, ank. Buctouche 27./7. — Phoenix, Rasmussen ank. Scarbro 28./7. — Forældres Minde, ank. Kjøbenhavn 28./7. — Karen, Boye, ank. Hull 29./7. — Argo, Clausen, ank. Riehubucht 28./7. — Majus Bay, Nielsen, ank. Travemünde 28./7. — Æra, Christensen, ank. Sneem 29./7. — Amor, Hansen, ank. Antwerpen 29./7. — Castor, Sonne, ank. Douglas 28./7. — C. M. Petersen, ank. Riga 28./7.

Fansø. Norby. Maracaibo, Svarrer, afg. 24./7. fra Hamburg til Maracaibo. — Havila, Duxsen, afg. 9./7. fra Port Talbot til Junin. — Mærdør, Mørch, er prajet 8./7. med alt vel om Berd paa 41° N. Br. og 51° V. Lgd.

Fansø. Sønderho. Martha, Fischer, afg. 28./7. fra Rio Hache til Hamburg.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. August 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-forenings Aarsgeneralforsamling. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Frøgtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Fjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, 1. hv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkeolager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træfves Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlfgr.: „Hansens“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttillageplatser inom följande distrikt:

Gefte, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkallix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hill-Madsen^e

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,
JØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Fager henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbåde er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaeker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianterings forretning
Urtekram- & Farv. handel.
Telf. 182
Telf. 182
Havnegade 37. Nakskov.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages, St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 59.

Kjøbenhavn, Fredag den 4. August 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063
 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
 til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5801
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
 Telegram-Adresse: Private.
 Telefon-Nr. 6 og 4108.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
 Telegram-Adresse: Copensura
 Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon / 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 / 6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.
 Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: Skibsklosetter

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nilsson)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe. ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.



fra A. R. Segelcke 1/4 Hjørring.
En gros for København,
Laue P. Møller.
Christian den IX'sgade 5, Mez. - Telf. 5670.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsonsgade 19. Telf. Øbro 1030.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Oplysning søges.

Det formodes, at Skonnertbrig „Emma“ af Aalborg er
sejlet ned af et andet Skib, paa Rejse fra Kragerø til Boness
propstastet, sidste Uge i Juni Maaned eller der omkring, og
Mandskabet druknet. Skulde nogen kunne give Oplysning
om af hvem, eller en af de Herrer Skibsmæglere have haft
med en i Boven havareret Dampers at gøre paa denne Tid,
bedes Oplysning derom tilstillet:

T. K. Jensen, Aalborg.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP FABR. XANIA.

Officielle Bekendtgørelser.

Antagelse

af

Konstabler og faste Matroser i Søværnet.

Der vil omkring 1. Oktober d. A. til Flaadens Ar-
tillerikorps blive antaget 20 Konstabler og til Flaadens
Matros- & Søminekorps 10 faste Matroser af 3. Klasse.

For Antagelsen gælder følgende Regler:

De paagældende skal have aftjent deres Værnepligt
ved Søværnet og maa ikke være fyldt 24 Aar. De for-
pligter sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar
som Konstabler eller Matroser af 3. og 2. Klasse.

Konstabler og faste Matroser af 2. Klasse kan op-
rykkes i 1. Klasse og forpligter sig da yderligere til 2
Aars Tjeneste. Konstabler og faste Matroser af 1. Klasse
kan, efter at have gennemgaaet en Uddannelse og be-
staaet en Prøve, forfremmes til Underofficerer af 2.
Klasse.

Underofficerer af 2. Klasse kan forfremmes til Un-
derofficerer af 1. Klasse 3. Grad, hvorfra Forfremmelse
kan ske til de højere Underofficersgrader og Løjtnants-
graden — den højeste Charge, som en Underofficer kan
opnaa — efter de derom gældende Bestemmelser.

Konstabler og Matroser af 3die Klasse lønnes med
480 Kroner aarligt, Konstabler og Matroser af 2den
Klasse med 600 Kroner aarligt og af 1ste Klasse med
720 Kr. aarligt foruden fuld Forplejning og frit Kvarter.
De er forpligtede til at anskaffe reglementeret Uniform,
der leveres fra Orlogsværftet mod Afkortning i Løn-
ningen, ved den første Anskaffelse paa særligt billige
Vilkaar. De Konstabler og faste Matroser, der efter Ud-
løbet af deres Tjenestetid ikke forfremmes, hjemsendes.

Konstabler og Matroser faar i Orlovspenge, naar
de efter Udløbet af deres Tjenestetid hjemsendes eller
forfremmes, 100 Kroner for hvert Aars god Tjeneste
som Konstabel eller Matros.

De erhverver sig endvidere efter Udløbet af deres
Tjenestetid, naar de er vel anbefalede fra denne, en ved
kongelig Anordning nærmere fastsat fortrinnsvis Adgang
til saadanne Stillinger under Ministeriet for offentlige
Arbejder, Landbrugsministeriet og Marinebestyrelsen,
hvortil de som Følge af deres Uddannelse og Tjeneste i
Søværnet er skikkede.

Ansøgere kan iøvrigt indhente nærmere Oplysninger
paa Orlogsværftets Stabskontor.

Orlogsværftet, den 31. Juli 1911.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Kjøbenhavn, den 4. August 1911.

Redningsvæsnets Velgører. I disse Dage er der rundt omkring ved de danske Redningsstationer bleven ophængt et Billede af Franskmanden *Emile Robin*, som en Paaskønnelse for den smukke Offerberedvillighed, han har udvist overfor det danske Redningsvæsen. Det er dog ikke alene her i Landet, at Hr. *Emile Robin*, som er Vicepræsident for det franske Redningselskab, har givet store Gaver til Redningsmandskaberne og deres efterladte; saadant er ogsaa sket i andre Lande. Men det, at hans Fader for mange Aar siden ved en Stranding er blevet reddet af vestjydske Redningsmænd, har sikkert bidraget til, at hans Kærlighed særlig er falden paa det danske Redningsvæsen, og det er en lang Række af betydelige Legater, som han har stiftet her i Landet, og hvorfra Understøttelserne er strømmet ud og har vakt stor Glæde i de paagældende fattige Hjem.

Det første Legat stiftede han i 1891, det var paa 17,400 Kroner og til Fordel for Døtre efter afdøde Mænd, som havde tjent i de danske Redningsbaade. Legatet udbetales i Portioner paa 70 Kroner, men disse sættes fast indtil vedkommendes fyldte 18. Aar og udbetales da med paaløbne Renter. Siden Legatets Stiftelse er der uddelt c. 150 Portioner, og af disse er c. 100 bleven udbetalt med et Beløb af c. 8,000 Kroner.

Det næste Legat kom i 1901. Det var paa 8,600 Kr., men i 1910 fordoblede han Legatkapitalen. Renten af denne udbetales nu til fire afskedigede Baadformænd og naar disse dør, til deres Enker. Portionerne er paa c. 150 Kroner, og der er nu udbetalt c. 3,300 Kroner af dette Legat i Understøttelser.

I 1903 stiftedes et Legat paa 4,400 Kroner til Fordel for det Mandskab, der i Aarets Løb havde udført det mest farefulde Redningsforetagende; i 1905 et Legat paa 5,800 Kroner til Fordel for afskedigede Baadmænd eller deres Enker; i 1907 et Legat paa 5,800 Kroner til Fordel for Forældre efter afdøde Baadmænd, som havde været deres Forsørgere og i 1909 et Legat paa 17,200 Kroner til Fordel for Enker efter afdøde Baadførere. Endelig har han i indeværende Aar stiftet et Legat paa c. 13,000 Kroner, hvis Renter skal anvendes til Konfirmationsudstyr for Baadføreres Døtre, men dette Legat er endnu ikke traadt i Virksomhed.

Som det vil ses, er det store Gaver, som Hr. *Emile Robin* har ydet, og mangan taknemlig Tanke er sendt ham fra de paagældende fattige Nydere. Den danske Regering har vist sin Paaskønnelse ved at tildele ham Kommandørkorset af Dannebrog.

n—r.

Den udenlandske Sømandsstrejke. Generalkonsul *Faber*, London, meddeler Tirsdag Aften til Udenrigsministeriet:

Eftermiddagsbladene melder om Strejke af Dokarbejderne i Royal Albert Dock, i Victoria Dock og i Tilbury Dock, ialt mellem 6,000 og 8,000 Mand, med det Forlangende, at de Mænd, der arbejder i Lastrummene om Bord, skal have samme Løn som Arbejderne paa Kajen samt Betaling for deres Spisetid. Efter andre Beretninger skulde Folkene Mandag Aften for første Gang have haft Betaling efter den ny Skala, hvilket de siger, de ikke har faaet. — For Øjeblikket er det umuligt at bedømme, hvorledes det kan udvikle sig. Imidlertid strejker Dokarbejderne i Millwall Dock ikke. Det siges, at et almindeligt Møde skal afholdes Onsdag Aften.

Om Strejkerne er senere indløbet følgende Telegrammer:

London, 1. August. 4,000 Havnearbejdere og 1,500 Kuldragere paa Themsen har i Dag nedlagt Arbejdet. De Firmaer, der rammes af Strejken, behersker saa godt som hele Themsens Skibskulforsyning.

St. Petersborg, 1. August. De herværende Hav-

nearbejdere har i Gaar nedlagt Arbejdet i Anledning af en Lønstrid.

Reval, 1. August. Paa næsten alle herværende Dampere har Arbejderne nedlagt Arbejdet. De kræver Lønforhøjelse.

London, 2. August. Over 12,000 Havnearbejdere har nu nedlagt Arbejdet. De kræver en Timeløn af 8 Pence i den normale Arbejdstid og 1 Shilling i Timen for Overarbejde.

London, 3. August. Paa Dokarbejdernes Møde i Aftes udtalte *Tillett*, at Arbejderne ikke blot kunde regne med Sympati fra de Fagforeninger, der var interesserede i Forholdene i Londons Havn, men ogsaa fra Transportarbejdernes nationale Forbund, der omfattede alle engelske Havne. Men desuden blev de støttet af det internationale Transportarbejderforbund, der omfatter hele Fastlandet og Amerika. Strejken i London kunde blive Anledningen til en stor evropæisk Transportarbejderstrejke, der muligvis endogsaa kunde brede sig til Amerika.

(Ritz. Bur.).

Havneafgifter i Barcelona. Konsulatet i Barcelona indberetter til Udenrigsministeriet, at Havneafgiften, »obras de puerto«, som den 1. Septbr. 1900 blev nedsat fra Pesetas 2 til Pesetas 1,50 pr. 1,000 kg lossel Last, atter skal forhøjes til Pesetas 2 fra 1. Oktober 1911 at regne.

Dampere, som lossere Kul, skal dog fremdeles kun betale Pesetas 1,50, indtil der bliver Plads for mindst tre Dampere til at ligge langsides ved den for Losning af Kul bestemte Kaj.

Foruden denne Afgift eksisterer Statsafgiften »impuesto de transporte«, som er Pesetas 5 pr. 1,000 kg., undtagen for Kul, som kun betaler Pesetas 0,50 pr 1,000 kg. Denne Afgift er lige stor i alle spanske Havne, hvorimod »obras de puerto« er en Lokalafgift og forskellig i hver Havn.

Forhøjelsen af Havneafgiften vil dog ikke have nogen Betydning for de Dampere, som kommer hertil med Trælast, da Certepartierne stipulerer, at Damperen skal betale samme Afgift som før September 1896, eller tilsammen Pesetas 3,25 pr. 1,000 kg. (Statsafgift Pesetas 1,25 og Havneafgift Pesetas 2).

Certepartierne for Kul stipulerer nu, at Damperen skal betale ialt Pesetas 2 pr. 1,000 kg. eller den nu for Kul gældende totale Afgift.

(Medd. fra Udenrigsmin.)

Sundhedspas til Sortehavet. Board of Trade har i Følge »Shipp. Gaz.« sendt The Chamber of Shipping et Uddrag af en Skrivelse fra det britiske Generalkonsulat i Odessa, angaaende Sundhedspas til Sortehavshavnene. Generalkonsulen er blevet underrettet af den russiske Inspektør for Marine-Sanitets Stationerne om, at det System, som følges ved Sorte Havs- og Azof Havnene, skal gøres ensartet, og at Inspektøren ønsker at blive underrettet derom, hvis der bemærkes Uoverensstemmelser.

Uddraget er saalydende:

De russiske Love forudsætter, at ethvert Skib i Ballast eller med Ladning, skal forskaffe sig et Sundhedspas fra den russiske Konsul i den Havn, hvorfra Skibet først begynder sin Rejse til en Sortehavshavn. Det vil sige fra den Havn, hvor Skibet først erfarer, at en russisk Sortehavshavn er dets Bestemmelsessted. Ved enhver mellemliggende Havn, hvor Skibet modtager eller lossere Ladning, maa det forskaffe sig et supplerende Sundhedspas. Saaledes skal et Skib som gaar fra Hull til Odessa, og undervejs lossere Last ved Malta, Smyrna og Konstantinopel have et Sundhedspas fra Hull, Malta, Smyrna og Konstan-

tinopel. Hvis Skibet først i Konstantinopel faar at vide, at det skal gaa til Odessa, saa behøver det kun et Sundhedspas fra Konstantinopel. Hvis Skibet derimod kun anløber en Havn for Ordre, saa behøver det intet Sundhedspas, med mindre at det er der det først bringer i Erfaring, at dets Bestemmelsessted er en russisk Havn. Et Skib der forlader f. Eks. Hull bestemt til den russiske Sortehavskyst, og skal anløbe Konstantinopel for at faa at vide, hvilken Havn det er bestemt til, behøver intet Sundhedspas fra Konstantinopel, med mindre det har losset eller indlastet Gods der.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Skibe kommende fra Calania er underkastet fem Dages effektiv Karantæne med Desinfektion.

Skibe kommende fra Port-Said er underkastet tre Dages effektiv Karantæne med Desinfektion og Udrydelse af Rotter om Bord.

Skibe kommende fra Marseille er underkastet personlig Lægeundersøgelse med Desinfektion af 3 og 4. Klasses Passagerers smudsige Linned.

Gibraltar: Intel Skib, som kommer fra eller har anløbet Livorno tilstedes Adgang til Gibraltars Havn, med mindre det er over syv Dage, siden det forlod Livorno, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken før Afrejsen eller under Rejsen.

Billigere Telegramtakster til Brasilien. Det ny tyske Kabel til Brasilien fra Monrovia til Pernambuco er nylig blevet aabnet for Trafik; dette har medført en Nedsættelse af 20 pCt. af de hidtil gældende Telegramtakster til Brasilien.

Medd. fra Udenrigsmin.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Fortsat.)

Mægler H. A. Hansen: Jeg kommer tilbage til Forhandlingen med A/S *Dansk Søfartstidende*. Naar man forhandler om en Sag, er der først Tilbud og Kontratilbud. Havde det ikke været den fornuftigste Maade at tage Sagen paa at komme med et Kontratilbud i Retning af at akceptere Bestyrelsens Tilbud om Optagelse af et Tillægsblad i *Dansk Søfartstidende*. Tilbudet var virkelig loyalt fra Bestyrelsens Side. Der var kun det at indvende, at Afdelingen selv maatte betale Udgiften. Men var det ikke rimeligt at sige: dette er vi tilfreds med?

Dansk Søfartstidende er jo et Blad, som skulde give alle de Oplysninger Søfarten vedrørende, som der er muligt. I denne Henseende har alle vi i Sejlskibsfarten interesserede, lige fra Rederne til Førerne, for ikke at gaa længere ned, ikke været paa den rette Side. Vi har i allerhøjeste Grad forsømt at indsende Meddelelser til *Dansk Søfartstidende*; det er en betydelig Fejl. Naar der klages over Bladet, siger jeg, at Grunden dertil ligger hos os selv. I Stedet for at fremkomme med Fordring om, hvad jeg kalder Adskillelse, vil jeg henstille til den mindre Afdeling igen at begynde paa Forhandling med *Dansk Søfartstidende*, der vil nok

kunne opnaas en tilfredsstillende Løsning. Skulde det inddeltid ske, at den mindre Afdeling udtræder ved Magt — det kan efter min Opfattelse kun gennemføres ved Magt —, vil *Dansk Søfartstidende* alligevel eksistere. Jeg haaber, at vi ved at interessere os mere for at indsende Artikler til Bladet vil bevirke, at det har en uoverskuelig Fremtid for sig. Jeg kan ikke andet end gaa imod dette, som jeg kalder Adskillelse.

Skibsreder Schmidt, Marstal: Som Repræsentant for den mindre Afdeling havde jeg den Ære at være nærværende ved Bestyrelsesmødet i Vinter, og saa vidt jeg forstod paa alle Kredsformænd, var det deres bestemte Ønske at blive ved at holde sammen med Hovedforeningen, hvilket selvfølgelig ogsaa er mit. Det vilde være meget kedeligt at skulle skilles. Jeg vil anbefale før Afstemningen at tænke nøjere over Tingene. Den mindre Afdeling er meget tilfreds med Samarbejdet med Hovedforeningen og har al Grund til at være tilfreds med dennes Formand og det meget gratis Arbejde, han gør, og med dens Sekretær; saa selv om Afdelingen og Foreningen skulde skilles, er der ikke Tvivl om, at de vilde komme sammen igen. Kunde Hr. Translatør Rasmussen ikke fremkomme med et andet Forslag? Jeg har været til Stede ved flere Møder og har faaet det Indtryk, at Afstemningen vil falde saaledes, at Afdelingen ikke vil faa Lov til at blive fri for *Dansk Søfartstidende*.

Skibsfører Rasmussen, Odense: Mægler H. A. Hansen anbefalede før at indgaa til *Dansk Søfartstidende* med et nyt Forslag om en Overenskomst. Det finder jeg for mit Vedkommende ingen Anledning til. Jeg finder meget hellere, man skal lade det gaa, som det gaar, end begynde Forhandlingerne forfra, thi vort Medlemsblad vil vi gerne beholde.

Translatør Rasmussen: Der har været talt tilstrækkeligt. For at komme til Ende med Sagen henstiller jeg, at vi lader den gaa til Afstemning og ser Resultatet deraf. Saa vil vi Repræsentanter for den mindre Afdeling i det kommende Halvaar søge at finde en Løsning, som vi kan komme til Hovedbestyrelsen med. Vilde det ikke være det reelleste? Vi har et Paalæg fra Afdelingen om, at vi skal bringe Sagen til Afslutning, saa vi maa lade den gaa til Afstemning. Bliver Forslaget saa stemt ned, maa vi se at arbejde hen til en anden Løsning; jeg beder om, at det principielle Forslag, som foreligger fra os, maa blive sat under Afstemning. Falder det, er dermed ikke alt slaact i Stykker, men saa arbejder vi videre i det kommende Halvaar.

Navigationsslærer Christensen: Jeg kan slutte mig til Skibsfører Rasmussens (Odense) Forslag. Jeg finder det formaalstjenligt. Det er meget muligt, at den Afstemning, som nu skal foregaa, for Ærøkredeens Vedkommende ikke bliver et ret Udtryk for Stemningen inden for Kredsen. Saa kunde man altid faa Lejlighed til at arbejde yderligere i Løbet af Aaret og for Ærøkredeens Vedkommende blive mere klar over Stillingen.

Mægler H. A. Hansen: I Anledning af, at Translatør Rasmussen har anmodet om Afstemning over det foreliggende Forslag, vil jeg henstille, at Afstemningen foretages i Henhold til § 9 i Foreningens Love.

Mægler Sofus Hansen: Efter Translatør Rasmussens Udtalelser synes det ikke aldeles udelukket at komme til en Løsning. Jeg finder det derfor aldeles forfejlet paa dette Tidspunkt at tage en Afstemning, for hvad vi vedtager her, er selvfølgelig Lov. Naar vi saa skal tilbage til Sagen, er jeg bange for, at der er gaact alt for meget i Stykker. Det retteste vil sikkert være at forhandle videre paa ny.

Translatør Rasmussen: Jeg frafalder Fordringen om Afstemning om, hvorvidt *Dansk Søfartstidende* skal bibeholdes som Medlemsblad for Afdelingen eller ej.

Skibsreder Schmidt: Saa vidt jeg forstod paa de forskellige Kredsformænd, kunde ingen tænke sig, at Hovedforeningen vilde nægte den mindre Afdeling at blive fri for *Dansk Søfartstidende*. Naar Hovedforenin-

gen allsaa kan forstaa, at Afdelingens Medlemmer ikke bryder sig om Bladet, fordi det er til ingen Nytte for dem, burde man kunne lade dem slippe derfor. Men naar det ikke kan ske paa anden Maade end ved en Adskillelse, tror jeg, at man vil bringe det Offer.

Skibsfører Rasmussen, Odense: Jeg ved godt, at der er ikke saa faa af mine Kolleger, som i ren Forblindelse siger: Blæse være med *Dansk Søfartstidende*, med Foreningen og det hele; men dertil har jeg altid svaret: Skal vi saadan paa en Gang rive ned, hvad vi har bygget op og ofret Penge paa i den Aarrække, Dansk Sejlskibsrederi-Forening har bestaaet? Naar denne Generalforsamling er afsluttet, vil vi naturligvis faa at høre: det var dog skrækeligt, hvorfor kunde vi ikke blive fri for *Dansk Søfartstidende*; men det bryder jeg mig ikke om, for jeg ser saaledes paa Sagen, at det tjener til hele Standens Bedste at gøre fælles Sag med Hovedforeningen, og naar Afdelingen ikke i al Skikkelighed uden at blive afsondret fra Hovedforeningen kan slippe for at betale disse mange Penge Kr. 3.50 om Aaret pr. Medlem, saa lad os hellere ofre denne Sum og lade det blive, som det er.

Formanden: Jeg har med stor Interesse fulgt denne Forhandling, og jeg skal ikke nægte, at den Stilling, som den mindre Afdeling har indtaget, synes mig meget loyal, og jeg finder, at vi skylder den Tak, fordi de Herrer for saa vidt har imødekommet os, at de vil se Tiden an. Meningen er ikke, at vi vil forbyde dem at have et Medlemsblad. Det har vi aldrig villet. Men vi har kun anmodet Afdelingen om, hvorvidt det ikke kunde lade sig gøre at faa de paagældende Artikler ind i *Dansk Søfartstidende* paa den Maade, at Afdelingen fik to Sider overladt deri. Ved Hr. Mægler Sofus Hansens Forslag om, at Hovedafdelingen betaler de med Tillægsbladet forbundne Omkostninger er vi komne en Løsning nærmere, idet den mindre Afdeling derved beholder sit Medlemsblad ved, at det gaar ind i *Dansk Søfartstidende*, og vi paa vor Side er bleven tilfredsstillende ved, at dette Blad bibeholdes som Medlemsblad for den samlede Forening. Begge Parter er saa tilfredsstillende. Jeg beder Dem overtænke den Sag med Ønsket om, at vi kunde imødekomme hinanden: Hovedafdelingen betaler Udgiften, de andre skriver i Bladet. Jeg synes, det er en Mellemsvej, som vi kunde være tjent med alle. Jeg anbefaler derfor dette Forslag.

Havnefoged Møller, Svendborg: Betalingen af Udgiften er ikke tilstrækkelig; derved faar de Herrer af den mindre Afdeling *Dansk Søfartstidende* frit, men under Kontrol af dette Blads Redaktion. Det var en Betingelse, der var sat.

Skibsreder Schmidt: Det forekommer mig, at her er en Misforstaaelse. Det forekommer mig, at den mindre Afdeling foreløbig er gaaet ind paa at beholde *Dansk Søfartstidende*, men den vil samtidig beholde sit eget Medlemsblad og have Lov til at redigere det selv. Det vil den ikke have dette Blads Redaktion til. Saaledes har jeg forstaaet Sagen.

Havnefoged Møller: Det er en Selvfølge, at naar den mindre Afdeling beholder sit Blad og vedbliver at være i Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil man ikke fra Foreningens Side opkaste sig til Dommer over, hvad Afdelingens Medlemmer skriver i deres Medlemsblad. Men naar de skriver i et Medlemsblad, som følger med *Dansk Søfartstidende* — idet de er komne til den Overbevisning, at det er det rette —, skal det kontrolleres af *Dansk Søfartstidende's* Redaktion.

Sekretæren: Det forekommer mig, at her, som Hr. Schmidt sagde, foreligger en Misforstaaelse. Jeg fik den Opfattelse, at Translatør Rasmussens Forslag blev almindelig antaget, (Hør! Hør!) at vi foreløbig lader det gaa, som det gaar. (Sluttes.)

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 115/1910, afsagt den 14. Januar 1911. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Dunmore Head«s Vegne.

Den 22. September 1910 Kl. 3½ Em. grundstødte Dampskibet »Dunmore Head« af Belfast, der maaler 2,293 Brutto Reg.-Tons, og som var paa Rejse fra Penarth til Kronstadt med en Ladning paa 3,040 Tons Wales Kul. paa Lillegrunden Syd for Dragør under fuld Fart. Det var haard vestlig Kuling med stærk nordlig Strøm. Skibet kom til at staa fast i hele sin Længde med Stævnen i S. 28° V., og et Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp lykkedes ikke. Skibet begyndte at trække Vand forude. Man aabnede Sluserne til Maskinrummet og satte Pumperne i Gang, men det lykkedes ikke at forhindre Vandet i at stige. Lastrummene Nr. 1 og 2 var begge læk, og Forskibet fyldtes efterhaanden helt med Vand. Kl. 4,35 kom Bjergningsdamperen »Hertha« og Kl. c. 6 ankom Bjergningsdamperen »Em. Z. Svitzer«, begge tilhørende Citanterne, A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, til Strandingsstedet, og Kl. c. 7 afsluttedes mellem Citanterne og de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Dunmore Head«s Vegne, Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning paa de sædvanlige Betingelser. Dampskibet »Em. Z. Svitzer«s Centrifugalpumpe førtes over i »Dunmore Head« og Pumpningen med denne paabegyndtes c. Kl. 11 Aften. Der arbejdedes med denne Pumpe Nat-ten igennem, saa at Vandet holdtes fra at stige.

Den 23. straks om Morgenens forsøgte man en Dykkerundersøgelse. Paa Grund af den stærke Vind og Strøm kunde Dykkeren kun undersøge Skibet paa Bagbords Side, hvor der ikke fandtes nogen Lækage. Da »Dunmore Head« stod ret fast, var Dampskibet »Hertha« den foregaaende Aften afgaaet til Kjøbenhavn efter Lægtermateriel, Kl. c. 9 Fm. kom »Hertha« tilbage til Strandingsstedet med to Lægtere, hvorpaa Losningen straks paabegyndtes med 30 Bjergere fra Dragør. Losningen fortsattes hele Dagen og den paafølgende Nat.

Den 24. September fortsattes Losningsarbejdet — stadig under ugunstige Vejrforhold, haard stormende Kuling og høj Sø — med et nyt Hold Bjergere fra Dragør. Der lossedes til Lægter, indtil Arbejdet Kl. c. 1 Nat maatte stoppes, da Søen slog ind over Lægteren.

Den følgende Morgen blev Vind og Sø noget roligere. Dykkeren gik ind om Styrbord og tætnede de der værende Lækager, samtidig med, at Losningsarbejdet fortsattes. Kl. c. 10 lagde Dampskibet »Em. Z. Svitzer« sig i Spænd for »Dunmore Head« klar til at slæbe. Lidt senere ankom »Hertha« med en ny Lægter. Man lossede til denne, samtidig med at begge Bjergningsskibenes Centrifugalpumper pumpede med fuld Kraft. Ved 4-Tiden var »Dunmore Head« nogenlunde læns, hvorpaa Dampskibet »Em. Z. Svitzer« begyndte at slæbe. Da Skibet ikke rørte sig, begyndte »Hertha«, der laa fortøjet langs Siden ligeledes at slæbe med fuld Kraft. Kl. c. 5 begyndte Dampskibet »Dunmore Head« at bevæge sig, og lidt senere kom det flot. Der var da lossen c. 625 Tons Kul. Efter en foreløbig Dykkerundersøgelse afgik »Dunmore Head« til Kjøbenhavn fulgt af Dampskibet »Em. Z. Svitzer« og ankrede paa Yderreden. Den følgende Dag foretoges endelig Dykkerundersøgelse og Tætning, hvorpaa Skibet gik ind paa Inderreden, hvor der afholdtes Besigtelse af Skaden. Det viste sig, at Skibet havde faaet en Del ret alvorlige Beskadigelser, hvorfor det blev sat i Dok.

Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelse blev op-sagt fra Skibets Side, hvorpaa Citanterne har anlagt denne Sag, hvorunder de paastaar det indstævnte Firma, der har forpligtet sig til at modtage Søgemaal paa Dampskibet »Dunmore Head«s Vegne tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Dampskibet »Dunmore Head« er i beskadiget Stand vurderet til 120,000 Kr., og Ladningen udbragte ved Salg her c. 1,900 £.

Bjergningsdamperne »Hertha« og »Em. Z. Svitzer«, der maaler henholdsvis 98 og 299 Brutto Reg.-Tons, er vurderet til 75,000 og 200,000 Kr., og de medvirkende tre Lægtre er vurderet til ialt 144,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder navnlig den uheldige Aarstid og de ret vanskelige Vejrforhold, det for flere Vinde stærkt udsatte Sted og den stenede Grund, samt den Tid, der medgik til Bjergningen, findes en Bjergeløn af 20,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger vil være at ophæve som indbefattet i det nævnte Beløb.

Fragtmarkedet.

Bortset fra, at Arbejdsnedlæggelser rundt omkring foraarsager Skibsfarten en Del Forstyrrelse og Ophold, udvikler Situationen paa Fragtmarkedet sig gennemgaaende tilfredsstillende, og der synes i Øjeblikket ikke at være noget, der tyder paa, at nogen Reaklion er forestaaende. Fra de fleste Kanter er der et efter Aarstiden ganske godt Begær, og næsten alle Redere indtager en særdeles fast Holdning, udnyttende enhver Chance til at drive Fragterne yderligere i Vejret. Det sorte Faar blandt de forskellige Markeder er stadig La Plata, som saa at sige ligger ganske dødt, medens den i vor forrige Beretning omtalte Bedring fra Nordamerika synes at udvikle sig. Østen er fast, men der gøres ikke synderlig mange Forretninger, da Tonnage er knap og Rederne holder den i høj Kurs. Der er stedvis smaa Opgange at konstatere, ligeledes fra Sortehavet og Donauen. Der er fremdeles mange Trælaster fra Østersøen, og der opnaas lønnende Fragter, særlig for Baade paa 700/1,200 Stds., ogsaa fra Hvidehavet er der ikke saa faa Trælaster endnu, og Raterne vil sikkert stige yderligere alt eftersom Sæsonen rykker frem. For Kulfragternes Vedkommende er at bemærke, at de ligger temmelig uforandret til Middelhavet, hvorimod de er højere til Østersøen ved et forøget Begær efter Baade. Fra Cardiff sluttedes en Række prompte Dampere til 8/ à 8/3 Las Palmas eller Madeira, men til River Plate har der kun været sluttet ganske enkelte Baade. Sidst betalte Rate er c. 18/3 Partington/Buenos Aires. — Vendende tilbage til Arbejdsnedlæggelserne da er det meget beklageligt, at Rusland nu ogsaa er kommen med. I Petersborg ligger alt Arbejde stille paa Skibene, der laster Trælaster, hvilket er saa meget mere uheldigt, som vi befinder os lige i Højsæsonen. Havnen er pakkfuld med Skibe, hvoriblandt ikke saa faa danske. Kornlastningen foregaar med Hindringer, men er ikke helt standset. Fra Reval er der ogsaa indløbet Meddelelser om Strejke, men forhaabentlig kommer Arbejdet snart i fuld Gang igen baade der og i Petersborg. Det vilde være meget uheldigt, om Strejken skulde brede sig til andre russiske Pladser. I London, hvor man mente alt var ordnet, strejker nu igen flere Tusind Mand i forskellige Dokker, og der er saaledes stadig Uro i Gemytterne. I de engelske Provinshavne foregaar Arbejdet derimod næsten overalt normalt, og i Holland og Belgien er der ogsaa etableret Fred igen, derimod skal der for et Par Dage siden være udbrudt Strejke i Calais. I Norge vedvarer den store Konflikt, og det er vanskeligt for en Reder, der disponerer mange Dampere, at undgaa disse kedsommelige Strejkeophold enten det ene eller det andet Sted. Herhjemme gaar heldigvis alt roligt, takket være det Arrangement, som Dansk Dampskibsrederforenings Bestyrelse traf for nogen Tid siden med Sømandene og Fyrbøderne.

Østen. For Sukker fra Java sluttedes Baade til 27/ Marseille/U. K. (udsøgt Havn) pr. September og

27/6 U. K.-Kont. pr. September/Oktober. — Erts Port Pirie/Antwerpen 24/6 pr. August; Hvede Melbourne/Geelong til U. K.-Kont. 24/6 pr. 1/15 Aug. — Fra Kurrachee efter almindelig Skala omkring 16/9 til U. K.-Kont. (udsøgt Havn), 16/10½ London direkte, pr. August. — Bomuldsfrø Cocanada/Hull 30/ pr. 15/31 August.

Sortehavet etc. Store Baade fra Kherson/Nikolajeff/Odessa etc. eller Sulina 9/3 Rotterdam, 9/6 Hull/Antwerpen/Emden eller Weser, 9/9 Liverpool, 10/ Hamburg; mindre Baade 10/3 N/C eller »any«, 10/9 Hamburg. — Fra Danube sluttedes til 11/ Antwerpen eller Rotterdam, 11/6 N/C eller »any«. 11/6 à 12/ Hamburg. Alt pr. August Afskibning.

Middelhavet etc. Erts Bilbao/Middlesbro 4/6, Rotterdam 4/4½; Huelva/Mersey 5/9; Santander/Rotterdam 4/9; Arzew/Middlesbro 7/.

Nordamerika. Deals St. John N. B./Cork 37/6, Saguenay/St. Lawrence til Waterford og Limerick 42/6. — Fra Gulfen sluttedes til 80/ Cardiff & Newport, 77/6 Rotterdam, 78/9 Antwerpen, 32/6 Kontinentet Form »0«. — Kul Virginia/Neapel 9/6, Filadelfia/Baltimore/Virginia til Marseille eller Genua 9/6. — Petroleum New York/River Plate (to Havne) 24 cent.

Sydamerika. Blandt Befragtningerne kan nævnes Rosario/U. K.-Kont. 8/ O/C prompt; San Lorenzo (not above)/U. K.-Kont. — 8/ prompt.

Østersøen. Fra Petersborg sluttedes Ghent (960 Stds.) Lumpsum Frs. 33,000, Kulhavn E. C. 30/ Props, Leith 1/6¾ Hvedebasis, Sveller Riga/Southampton 8/, West Hartlepool 7/6. Hernösand/London 24/ D. B.; Jacobstad/Cardiff eller Barry 32/ Props; Wiborg/Hull 32/6 Props; Kotka/Ghent (600 Stds.), Lumpsum Frs. 21,500; Fredrikshavn/Ghent Dock Frs. 37½ Halvdelen D. B. — Blandt Afslutninger fra Hvidehavet kan nævnes Archangel (4 Pladser) til London 35/9 D. B. 1/3 Bds.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 4/ (2,800), Lybæk 4/3 (1,500), Helsingborg 4/ (1,700), Hamburg 3/6 (2,000), St. Nazaire 5/6 (1,800), Caen 5/ (1,000), Karthagera 8/ (2,000), Genua 6/9 (1,800). Endvidere sluttedes Firth of Forth/Kronstadt 4/ (3,300), Husum 6/3 (500), Horsens 4/7½ (950); West Hartlepool/Helsingborg 4/ (2,000); Methil-Kronstadt 4/ (3,000). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff & Newport nævner vi Sveaborg 4/9 (2,700), Antwerpen 4/4½ (1,700), Dieppe 4/9 (1,450), Rouen 5/6 (1,450), Marseille Frs. 9, Genua 7/4½, Neapel 7/, Alexandria 6/6, Port Said 6/1½, Las Palmas eller Madeira 8/, Pernambuco 15/.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Sukkerladninger fra tyske Havne til London.

Herom skrives der til Foreningen fra sagkyndig Side: »Ved denne Lejlighed henleder vi Deres Opmærksomhed paa den Maade, paa hvilken disse Sukkercertepartier afsluttes i London. Nogle af Mæglerne i London er de største Spekulanter, som eksisterer i Sukkerfragter. De optager Sukker til alle mulige Rater, og de forsøger saa at skaffe sig en Fortjeneste ved at indføre overdrevne Priser for Stuvning, Adressekommission eller deslige i Certepartiet. Lastning af Sukker koster kun omtrent 30 Pf., medens Certepartiet for den Damper, her er Tale om, fastsætter 45 Pf. I London tages der 1/ for Losningen, medens 10 d. er den sædvanlige Betaling.«

Teaklaster.

De almindelige Teak-Certepartier indeholder en Bestemmelse om, at Befragterne skal levere Teaktømmer i Blokke, Planker eller Scantlings efter eget Valg, og at de firkantede Blokke skal være 23' lange og derover med saadanne korte Længder, ikke under 15', som Kaptajnen (Fortsættes Side 457.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1526. Bestemmelser for Lodsning. Der er udstedt følgende Tillægsbestemmelser vedrørende Lodsning:

Lodserne fra Helsingør: Lodseri er berettiget og forpligtet til at lodse fra Sundet til Skagen. Lodserne fra Dragør: Lodseri er berettiget og forpligtet til at lodse fra Dragør S. om Øerne til Albnen. (Danske Lods, Side 28, 279 og 305. Havne-Lods, Side 25 og 53.)

1527. Lystønde udlagt. Nordre-Flint, Sundet. Nordre-Flint sorte Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., er udlagt paa Station. Ligger fremtidig ude hele Aaret. 55° 37' (51") N. Br. 12° 51' (42") Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 182 og 210. Danske Lods, Side 313. Fyr-Port. Nr. 237. Sø.-Fort., Side 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn 1911.)

1528. Klokketønden »Søndre-Flint« udlagt paa Station, Sundet. Klokketønden »Søndre-Flint« er udlagt paa Station. 55° 35' (53") N. Br. 12° 49' (43") Ø. Lgd.

1529. Is ved Island. Telegram fra Siglufjördr:

Den 26de Juli. Spredt Is ved Kap-Nord.

Den 27de Juli. NV.-Ilg Kullug. Taage.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1530. Grund fundet. Ispenude SV. Kalmarsund, Sverrig. Det har vist sig, at den 3., m Grund, som ligger SV. fra Ispenude Fyr, strækker sig ind i Fyrets hvide, faste Lysvinkel, hvorfor Forsigtighed maa udvises. Grænsen af Lysvinklen vil blive drejet fri af Grunden. Ispenude Fyr: 56° 44' 41" N. Br. 16° 31' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

1531. Fyr tændt. Grauten, Gotland Ø.-Kyst. Det nye Fyr paa Grauterna Ø.-lige Skær er nu tændt. Det viser To-Blink hver 6 Sek. Lyset er hvidt fra N. 50° Ø. til N. 67° Ø., til N. 88° Ø., hvidt derfra til S. 50° V., rødt derfra til N. 84° V., grønt derfra til N. 50° Ø. 57° 43' 42" N. Br. 19° 01' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1268. Kjøbenhavn 1911.)

1532. Lystønder atter udlagt. Bottniske Bugt, Lystønderne Vänta litet, 62° 29' 12" N. Br. 18° 15' 00" Ø. Lgd., og Nordhvalen, 63° 32' 25" N. Br. 20° 49' 05" Ø. Lgd., er atter udlagt paa Station.

1533. Vraglystønde midlertidig slukket. Adlergrund, Tyskland. Lystønden ved Vraget af Damperen »Norden« er slukket. Den vil snarest muligt blive tændt. 54° 47' N. Br. 14° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1472. Kjøbenhavn 1911.)

1534. Tønde omlyttet. Göhren, Rügen Ø. Den graa Stumpønde, der laa i 5 m Vand S. for Pynten af Nord-Ferd (Göhrener Ferd), er omlyttet med en hvid Spiritønde med S.-lig Top- betegelse (Kost) og er mærket »Göhren Süd«. Den ligger kun ude om Sommeren og erstattes ikke med Vintersmærke. 54° 20' 04" N. Br. 13° 46' 12" Ø. Lgd.

1535. Tønder inddraget. Sassnitz Ø, Rügen. De 2 brune Tønder, der laa ved Losse-pladsen c. 3 Sm Ø. for Sassnitz Havn, er inddraget. 54° 30' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

1536. Tønde inddraget. Offentief, Wismar. Den røde og sorte Kuptønde med Kryds, midt i Offentief i Wismarbucht, er inddraget. 54° 02' N. Br. 11° 18' Ø. Lgd. (Kort Nr. 157, 160 og 235.)

9. Sek., paa Seliermonnikoog N.-lige Fyrtaarn. Flammens Højde: 42 m. Under dette Fyr tændes i samme Taarn et Blinkfyr, der viser hvidt, fast Lys fra S. 33° V. til S. 41° V., rødt, fast Lys derfra til S. 49° V. Grænsen mellem hvidt og rødt Lys gaar over Rulfgat Fløjte-tønde, Flammens Højde: 24 m. Paa de Tider, da disse Fyr brænder til Forsøg, slukkes Blyfyr (Blinkfyr) paa Seliermonnikoog S.-lige Fyrtaarn. 53° 29' N. Br. 6° 08' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1397. Kjøbenhavn 1909.)

1550. Fyr tændt. Havnearbejder. Harlingen, Zuidoerze. Ved Harlingen bygges en ny S.-Mole. V. for den gamle S.-Mole er rejst en Pæl med Kryds, hvorfra vises et grønt, fast Fyr. Man maa ikke gaa mellem Molen og Pælen, som ilyttes efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 53° 10' N. Br. 5° 24' Ø. Lgd.

1551. Oplysning om Fyr og Taagsignal. Kamper-Ketel, Zuidoerze. Fyrbygningen paa Kamper-Ketel S.-Mole skal fornyes. Medens Arbejdet udføres vises Fyret fra en Pæl tæt ved. Taagsignalet gives indtil videre med Haandkraft. 52° 35' N. Br. 5° 46' Ø. Lgd.

1552. Fyr slukket. Katwijk. Det hvide, faste Fiskefyr ved Katwijk er slukket. 52° 12' N. Br. 4° 23' Ø. Lgd.

1553. Afmærkning forandret. Honte, Pas van Terneuzen, Everingen, Zuidergat, Schaar van Waarde, Wester Scheide. I Honte ligger Spiritønde Nr. 3 nu i 10., m Vand, paa 51° 25' 8" N. Br. 3° 40' 51" Ø. Lgd.

I Pas van Terneuzen ligger Spidstønderne Nr. 6, 7, 8 og 9 nu henholdsvis i 7., m Vand, paa 51° 24' 12" N. Br. 3° 43' 12" Ø. Lgd., i 9., m Vand, paa 51° 23' 35" N. Br. 3° 43' 28" Ø. Lgd., i 11., m Vand, paa 51° 23' 08" N. Br. 3° 43' 41" Ø. Lgd., og i 8., m Vand, paa 51° 22' 37" N. Br. 3° 43' 54" Ø. Lgd.

I Everingen ligger Stumpønde Nr. 14 med afkortet Kegle nu i 8., m Vand paa 51° 21' 01" N. Br. 3° 50' 59" Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 17 i 10., m Vand, paa 51° 21' 22" N. Br. 3° 52' 34" Ø. Lgd.

I Zuidergat ligger Stumpønde Nr. 39 nu i 10., m Vand, paa 51° 22' 43" N. Br. 4° 07' 40" Ø. Lgd.

I Schaar van Waarde ligger Spidstønde Nr. 2 a nu i 6., m Vand, paa 51° 23' 40" N. Br. 4° 05' 54" Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 3 i 5., m Vand, paa 51° 24' 00" N. Br. 4° 04' 12" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 2 har nu afkortet Kegle, medens Nr. 3 ingen har.

Den røde Lysvinkel i Borsele Forfyr er forandret efter Afmærkningen.

1554. Fyr forandret. Frederik, Scheide, Belgien. Frederik Forfyr er forandret og viser nu hvidt Lys ned ad Floden til S. 12° Ø., rødt Lys fra S. 12° Ø. op ad Floden. I øvrigt uforandret. 51° 20' 44" N. Br. 4° 16' 14" Ø. Lgd.

1555. Tidsignal forandret. Dunkerque, Frankrig. Tidsignalet ved Havnen i Dunkerque gives nu Klokken 22 Tim. 00 Sek. og 22 Tim. 02 Min. 00 Sek. Greenwich Middeltid. 51° 02' 25" N. Br. 2° 22' 45" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1556. Fyr forandret. Noires, Saint-Malo, Frankrig. Det hvide Fyr, der viser To-Blink, paa Hovedet af Molen Noires slukkes i den nærmeste Fremtid. Der vil blive tændt et midlertidigt, rødt Fyr paa et Skilads paa Molens Yderende. Fyret skal lyse fra c. N. 56° Ø. gennem N., V. og S. til S. 34° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvidden: 3. Sm. 48° 38' 38" N. Br. 2° 01' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 664. Kjøbenhavn 1910.)

1557. Vrag afmærket. Cardiff, Bristol Kanal, England. Damperen »Svan« er sunket i 7. s Vand c. 0, Sm SØ. t. Ø. fra West Cardiff Tønde. En Vragtønde er udlagt tæt Ø. for Vraget, 1. Sm S. 47° V. fra Monkstone Fyr og N. 25° V. fra Flatholm Fyr. Om Natten er Vraget afmærket med et Vragfyrskib. Flatham Fyr: 51° 22' N. Br. 3° 07' V. Lgd.

1558. Tønde flyttet. Ryde Middle, Spithhead. Ryde Middle Nø.-lige Tønde er flyttet c. 90 m S. 55° V. i og ligger nu 17. Kbl S. 61° V. fra Alverstoke Forbaake til den maalte Mil og S. 7° V. fra Varseliffaget paa Lee Point. 50° 46' N. Br. 1° 12' V. Lgd.

1559. Baake genopført. Grund fundet. Plymouth Sound, Shagstone kegleformede, sorte Baake med Kugle er genopført. 50° 19' N. Br. 4° 07' V. Lgd. En 6., m Grund er fundet N. for New Grounds, 1100 m S. 18° V. fra Fyret paa Belgbyrøden, der ligger paa 50° 20' N. Br. 4° 09' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 52. Kjøbenhavn 1911.)

1560. Tænding og Slukning af Fyr. Scilly Isles. Ontrent den 10de August 1911 tændes et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 20 Sek. Blink 1. s Sek., Mørke 18. s Sek., paa Peninnis Head, c. 0, s Kbl N. 1° Ø. fra Pyntens S.-Spids. Flammens Højde 33 m. Synsvide 16 Sm. Fyret lyser fra N. 63° V. gennem V., S. og Ø. til N. 51° Ø., men skjules paa sine Steder af Landet indenfor 5 Sm Afstand mellem S. 48° V. og S. 83° V. Hvidt, 14 m højt Taarn. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. 49° 54' 10" N. Br. 6° 18' 12" V. Lgd.

Samtidig slukkes St. Agnes Island hvide Blinkfyr, men Taarnet bliver staaende som Sømærke. 49° 53' N. Br. 6° 20' V. Lgd.

1561. Fyr slukket. Lee Scar. Sillith. Firth of Solway. Skotland V.-Kyst. Lee Scar Fyr-taarn er nedbrændt. Et midlertidigt Fyr vil snarest muligt blive tændt. 54° 51' N. Br. 3° 24' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1562. Forestaaende Forandring af Fyr. Croix. Concarneau. Frankrig. I Løbet af 1911 vil Croix hvide og røde, faste Fyr blive forandret til hvidt og rodt Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Synsviddens 14 Sm for hvidt og 10,5 Sm for rodt Lys. I øvrigt uforandret. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg. 47° 52' 11" N. Br. 3° 55' 06" V. Lgd.

1563. Forestaaende Forandring af Fyr. Pointe de la Grave. Gironde. I Løbet af 1911 foretages Pointe de la Grave Fyrs Lysevac til 20 Sm. Medens Arbejdet staar paa slukkes Fyret og erstattes med 1) en hvid Lysevinkel mellem S. 44° Ø. og S. 47° Ø. (som tidligere), 2) et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 55½° V. til S. 70½° V. Synsviddens 17 Sm og 3) et hvidt, fast Fyr, der lyser over Vinklen mellem de to foranvænte; Synsviddens 4 Sm. 45° 34' 7" N. Br. 1° 03' 57" V. Lgd.

1564. Lystønder ombyttet med Lys- og Klokketønder. Cadix Bugt. Spanien. Lystønderne Los Cochinos, El Diamante og El Fraile er ombyttet med Lys- og Klokketønder. 36° 33' N. Br. 6° 18' V. Lgd.

1565. Tønde udlagt. Prince Banke. Kap Lopez Bugt. Fransk Kongo. Afrika. Ved NØ-Enden af Prince Banke er udlagt en rød Tønde med Kugle i 16,5 m Vand. 0° 35' N. S. Br. 8° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1309. Kjøbenhavn 1908.)

1566. Taagesignal forandres. Cape Anguille. Newfoundland V.-Kyst. Den 1ste September 1911 forandres Taagesignalet ved Cape Anguille Fyr til at give To-Stød hver 1 Minut, Stød 57 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 47 Sek. 47° 53' 51" N. Br. 59° 24' 36" V. Lgd.

1567. Taagesignal forandres. Cape Ray. Newfoundland SV.-Kyst. Den 1ste September 1911 forandres Taagesignalet paa Cape Ray til at give Tre-Stød af 3 Sek. Varighed hver 1 Minut. 47° 37' 00" N. Br. 59° 18' 00" V. Lgd.

1568. Taagesignal forandres. Bird Rocks. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada. Den 1ste September 1911 forandres Taagesignalet ved Bird Rocks Fyr til at give Et-Stød hver 1 Minut, Stød 3 Sek., Pause 57 Sek. 47° 50' 40" N. Br. 61° 08' 20" V. Lgd.

1569. Løb forandret. Afmærkning. House Harbour. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Løbet fra Pleasant Bay til House Harbour er ikke som angivet i Kortet; dets Retning er for Tiden N. 35½° Ø. Dybden er ikke under 1,5 m ved laveste Lavvande. Afmærkningen flyttes efter Løbets Forandringer. 47° 23' N. Br. 61° 50' V. Lgd.

1570. Afmærkning. Sandy Hook Channel og Meule Rock. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Løbet fra Entry Island til Sandy Hook er nu afmærket med 6 Spiritønder, der ligger i 4,5-5,5 m Vand. 47° 15' N. Br. 61° 42' V. Lgd.

En rød Spiritønde er udlagt ud for Meule Rock, S. for Cape Meule, og V. for Stumpfonten paa den V.-lige Del af Grunden. 47° 22' 20" N. Br. 61° 40' 55" V. Lgd.

1571. Midlertidig Lystønde udlagt. Cape Tourmente. River St. Lawrence. Ved Kanten af Lodsepladsen for Uddybningsarbejder er der udlagt en midlertidig hvid Lystønde, der viser rodt Lys med hyppige Formørkelser, ud for Cape Tourmente, paa 47° 05' 10" N. Br. 70° 44' 23" V. Lgd.

1572. Lystønde udlagt. Empress Shoal. River St. Lawrence. En rød Lystønde 84 B, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser, er udlagt i 8,7 m Vand ved SV.-Kanten af Empress Shoal. 46° 59' 30" N. Br. 70° 39' 15" V. Lgd.

1573. Oplysning om Fløjtetønde. North Point Reef. Prince Edward Island. North Point Reef Fløjtetønde er rød, mærket »North Cape« og ligger i 13 m Vand, 1½ Sm N. 5½° V. fra North Point. 47° 05' 03" N. Br. 63° 59' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1295. Kjøbenhavn 1911.)

1574. Forestaaende Forandring af Taagesignal. Cape North. Cape Breton Island. Den 1ste September 1911 forandres Taagesignalet ved Cape North Fyr til at give Et-Stød hver 30 Sek., Stød 5 Sek., Pause 25 Sek. 47° 01' 45" N. Br. 60° 23' 15" V. Lgd.

1575. Fløjtetønde udlagt. Neil Harbour. Cape Breton Ø.-Kyst. En Fløjtetønde er udlagt i 5 m S. 40½° Ø. fra Neil Harbour Fyr. 46° 48' 00" N. Br. 60° 18' 12" V. Lgd.

skriftlig maatte forlange for Stuvningens Skyld. Befragterne har Adgang til at afskibe 60 Tons eller Loads korte Længder være sig Blokke, Planker eller anden Last til halv Fragt, og ved korte Længder forstaas Længder under 23'. Af de korte Længder, der rekvireres af Kaptajnen som Stuvage, betales der to Tredjedel Fragt for Dimensioner mellem 18' og 23' Længder og halv Fragt for alle Længder under 18'. Det er meddelt Foreningen, at man i den senere Tid har begyndt at afskibe Tømmer af saa store Dimensioner, at Skibene lider store Fragttab derved; ikke blot bliver Indtagendet daarligt, men Kaptajnen maa rekvirere en Mængde Stuvage, som efter det anførte kun betales med en ringere Fragt. Eksempelvis skal anføres, at et norsk Skib, som tidligere har lastet i Rangoon og har haft et Indtagende af 1,200 Loads, hvoraf 25 Loads til halv Fragt, nu nylig har indtaget en Ladning Teak i Rangoon bestaaende af 1,172 Loads, hvoraf ikke mindre end 170 Loads til halv Fragt. Dette betyder et Fragttab for Skibet af ikke mindre end c. £ 200. Der synes saaledes at være al Grund til at tage Forholdsregler herimod enten ved at begrænse Længderne eller ved at stipulere fuld Fragt for de korte Længder, som rekvireres af Kaptajnen til Stuvage, naar de overskrider en vis rimelig Del af hele Ladningen.

Havarier og Forlis.

Rimfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Balderna til Wismar været paa Grund udfor Balderna. Flot uden Assistance og returneret til Balderna for at undersøges.

Emanuel, Skonnert, er paa Rejsen til Skive med Træløst grundstødt i Hvalpsund og er kæntræt om paa Siden.

Dania, Dpsk. af Kristianssand, er Natten til Onsdag grundstødt ved Refsnæs. Skibet kom fra Hull bestemt til Masnedsund med en Ladning Oljekager, og staar haardt i Grunden. Svitzers assisterer.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/3 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, auk. hertil 30./7. — Alexandra, Nielsen, auk. Dunkerque
30./7. — Algarve, Borries, auk. Svane 31./7. — Anglo Dane,
Wienecke, auk. Stettin 31./7. — A. N. Hansen, Olsen, afg. Peters-
borg 2./8. til Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Algier 2./8.
— Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 27./7. hertil via Leith. —
Arno, Fischer, afg. Algier 2./8. til Tunis. — Aurora, Gommesen,
pass. Brunsbüttel 2./8. for Königsberg. — Baron Stjernblad,
Therkildsen, auk. Antwerpen 28./7. — Beira, Lunge, afg. Cadiz
2./8. til Sevilla. — C. F. Tictgen, Thomsen, afg. New York
29./7. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, auk. Holm-
sund 30./7. — Christian IX, Holm, auk. London 31./7. —
Dagmar, Bøgvad, afg. Abo 2./8. til Kristinestad. — Esbjerg,
Strufve, afg. herfra 1./8. til Libau. — Florida, Andersen, afg.
Newcastle 15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, auk.
(Fortsættes Side 459.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 1576. Fyrskibts Plads.** »Recalada». Rio de la Plata. Fyrskibet »Recalada» ligger paa 35° 10' 30" S. Br. 56° 26' 00" V. Lgd., i 7^o m Vand, og ikke som tidligere oplyst. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 788. Kjøbenhavn 1911.)
- 1577. Fyr tændt.** Flores. Rio de la Plata. Det hvide Ledefyr, der viser To-Lyn hver 10 Sek., er nu tændt paa Øen Flores ved Montevideo. Synsviddens 19^o Sm. Det midlertidige Fyr er slukket. 34° 56' S. Br. 35° 55' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 787. Kjøbenhavn 1911.)
- 1578. Oplysning om Klipper.** Majoro Rock og Cotopaxi Rock. Chile. En Klippe, kaldet Majoro Rock, er fundet V. for Cape Montague, 3 $\frac{3}{4}$ Sm S. 35° V. fra Western Rock. 49° 08' 00" S. Br. 75° 52' 45" V. Lgd.
- Klippen, som i det engelske Admiralitetskort Nr. 24 er mærket »Breaker», ligger 1 $\frac{1}{2}$ Sm S. 10° Ø. fra Pladsen i Korret. 49° 31' 52" S. Br. 75° 45' 00" V. Lgd. Den kaldes nu Cotopaxi Rock.
- 1579. Taagesignal flyttet.** Quiriquina Island. Concepcion Bay. Taagesignalanparatet, der stod paa Tumbes Point er flyttet til N.-Punten af Quiriquina Island. I øvrigt uforandret. 36° 36' S. Br. 73° 03' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1580. Fyr forstærket.** Valencia, Spanien. Blinkfyret paa Valencia Havns N.-Mole har nu en Lysvone paa 31 Sm. 39° 27' N. Br. 0° 19', V. Lgd.
- 1581. Belysning af Arbejder forøget.** Marseille, Frankrig. Ved Forlængelsen N. eller at Værmolen ved Marseille Havn, ved det nye Bassin Madragne er udlagt en rød Lystonde, som viser grønt, fast Lys, 100 m uden for den Del af Molen, som endnu ikke er over Vandet. Den hvides efterhånden som Arbejdet skrider frem.
- Den forværkede Vinkel i Passe de la Madragne grønne, faste Fyr drejes saaledes, at dens N.V.-Grense stadig gaar over foranvante Lystonde, som ligger paa 43° 20' 08" N. Br. 5° 20' 33" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2438. Kjøbenhavn 1910.)
- 1582. Grund borttaget.** S. Remo, Italien. Grunden, der havde dannet sig ved S. Remo Havn mellem N. 88° Ø. og S. 20° Ø. fra det grønne Fyr paa Indermolen, er nu borttaget til en Dybde af 6 $\frac{1}{2}$ m. 43° 49' N. Br. 7° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 79. Kjøbenhavn 1911.)
- 1583. Lystonde udlagt.** Genova. Ved Forlængelsen af Molen Duca di Galliera er udlagt en Lystonde, der viser rodt Lys med Formørkelser, Lys 10 Sek., Mørke 2 Sek. Lystonden afmærker det yderste af Molen, som endnu ikke er over Vandet og man skal holde Ø. om den. 44° 28', N. Br. 8° 55', Ø. Lgd.
- 1584. Fyr forandret.** Viareggio. Det hvide, faste Fyr 277 m fra N.-Molens Yderende ved Viareggio Havn er forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver 25 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 5 Sek. I øvrigt uforandret. 43° 51' 51" N. Br. 10° 14' 37" Ø. Lgd.
- 1585. Baake ødelagt.** Midlertidig Tønde udlagt. Capo Ceraso. Golfo di Terranova. Saradinen. Da Baaken paa Ydenkanten af Grunden Ø. for Capo Ceraso er forsvundet, er der midlertidig udlagt en Tønde paa Stedet. Terranova: 40° 55' N. Br. 9° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1448. Kjøbenhavn 1911.)
- 1586. Havnearbejder.** Tønde udlagt. Marsala. Sicilien. V.-Kyst. Den yderste V.-Mole ved Marsala Havn forlænges. En rød Tønde er udlagt c. 65 m uden for den nuværende Møles Hoved. Om kort Tid opføres en Støtte, der rager c. 1 m over Vandet, c. 100 m fra Molehovdet. Tønden og Støtten skal holdes om Bagbord for Indgaaende. 37° 47' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd.
- 1587. Fyrs Belligenhed.** Gavazza. Ustiza. Sicilien N.-Kyst. Gavazza Fyr ligger paa 38° 41' 34" N. Br. 13° 09' 22" Ø. Lgd. og ikke som angivet i den italienske Fyrliste.
- 1588. Havnearbejder.** Termini Imereze. Sicilien N.-Kyst. Molen ved Termini Imereze er forlængt; dens Hoved er nu c. 140 m uden for Fyrets nuværende Plads. Der bygges endnu en Molearm af c. 570 m Længde. 37° 59', N. Br. 13° 42', Ø. Lgd.
- 1589. Fyr tændt.** St. Elmo. Grand Harbour. Malta. Paa Yderenden af St. Elmo Bølgebrøder er tændt et hvidt Blinkfyrt, som viser Ek-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsviddens: 12 Sm. Hvidt, rundt Taarn. De midlertidige grønne, lodrette Fyr er slukket. 35° 54' N. Br. 14° 31', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 1028. Kjøbenhavn 1911.)
- 1590. Grund tiltaget.** Tønde flyttet. Valena Spit. Taganrog Gulv. Azovske Hav. Den sorte Spiritønde med hvidt Bælte og Kegle ved Yelenna Spit ligger nu i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand, 18 Sm S. 31° V. fra Old Dolzhanskaya Kirke. Grunden er tiltaget V. efter og 5 $\frac{1}{2}$ m Grensen gaar nu c. 1 Kol Ø. for Tønden, der ligger paa 46° 35' 22" N. Br. 37° 22' 05" Ø. Lgd.
- 1591. Tønde udlagt.** Peschant Islands. Taganrog Gulv. Azovske Hav. Rusland. En sort

Spiritønde med hvidt Bælte og Kegle paa Toppen er udlagt i 5 $\frac{1}{2}$ m Vand ud for V.-Enden af Grunden, der strækker sig V. i fra Peschant Islands, 12 $\frac{3}{4}$ Sm N. 76° V. fra Skabelskoe Kirke. 46° 54' 33" N. Br. 38° 10' 32" Ø. Lgd.

1592. Fyr tændt. Marsa Tebruk. Cap Ras allem-el-Milhr. Tripolis. Marsa Tebruk midlertidige hvide Blinkfyrt, der viser Ek-Blink hver 15 Sek., er tændt paa Cap Ras allem-el-Milhr. c. 500 m fra Punten. Flammens Højde: 6 $\frac{1}{2}$ m Synsvide: 10 Sm. 32° 05' 02" N. Br. 24° 00' 31" Ø. Lgd.

I Løbet af 1911 vil dette midlertidige Fyr blive ombyttet med Marsa Tebruk hvide Lynfyrt, der viser Ek-Lyn hver 5 Sek. og staar paa samme Kap, men 50 m længere fra Punten. Flammens Højde: 22 $\frac{1}{2}$ m. Synsvide: 15 Sm. 32° 05' 02" N. Br. 24° 00' 29" Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 1593. Midlertidigt Fyr tændes.** Perim. Røde Hav. Omrent den 5te August 1911 omlyttes Perim høje, hvide Fyr midlertidigt med et Blinkfyrt, der viser hvidt Ek-Blink hver 1 Minut. 12° 39' N. Br. 43° 25' Ø. Lgd.
- 1594. Grund Belligenhed.** Hala. Benadir. Afrikas Ø.-Kyst. Grunden ved Hala, der omtales i Eff. f. Søf. Nr. 262. Kjøbenhavn 1910, ligger ikke som angivet, men ved N.-Kanten af en Grund med Dybder under 4 $\frac{1}{2}$ m; den har 3 $\frac{1}{2}$ m Vand og ligger S. 13° Ø. fra Flaggangen ved Residensen og N. 52° Ø. fra Ras Mahalle Baake. 2° 44' N. Br. 46° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 262. Kjøbenhavn 1910.)

Bekendtgørelser m. m.

1595. Karantænestemmelser. Gibraltar. — Skibe, der kommer fra Mazagan tilstedes der nu Adgang til Havnen eller tilfædsstillende Lægundersøelse. Skibe, der kommer fra Marselle, tilstedes der ikke Adgang til Havnen før 7 Dage efter Afgangen fra Marsolle og kun efter tilfædsstillende Lægundersøelse.

Grækenland. — Skibe, der har forladt Kysterne ved Marmarahlavet og Dardanellerstrødet efter den 28de Juni (gl. Stil), er underkastet personlig Lægundersøelse.

Italien. — Nicolajev er erklæret kolerasmitet.

Malta. — Korfu er erklæret smittet af Koppper.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R.: rettet, ny Udgave + ændret; T.: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England: (Juni 1911).
N 1144	Scotland, West Coast. — Plans in the Hebrides.
N 3303	Black Sea. — Bahun Bay.
R 3683	England, East Coast. — Approaches to Sleafness.
R 3367	Channel Islands. — Island of Jersey.
R 451	West Indies. Plans on the north Coast of Jamaica.
	Frankrig:
† 5315	Concarneau et ses abords.
T	Ter Supplément à la Liste des bâtiments de la Marine française (Guerre, Commerce, Plaisance).
	Holland:
N 76	Westkust Sumatra. Siboga tot Ilir. 1:100 000. Pris fl. 1.50.
†	Plan 4 paa hollandsk Kort Nr. 276.

Bordeaux 27./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 29./7. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 29./7. til New York. — Hengest, Munck, afg. herfra 1./8. til Riga. — Hjelm, Rasmussen, ank. Danzig 31./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Onessant 30./7. hertil. — Jolantha, Henriksen, dokker. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 31./7. — Kentucky, Andresen, ank. Esbjerg 31./7. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 1./8. — Kursk, Tønnesen, pass. Brunsbüttel 31./7. for Bordeaux. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 26./7. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 31./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 26./7. til Boston. — L. P. Holublad, Svaue, afg. herfra 1./8. til Antwerpen. — Morsa, Nellemann, dokker. — Moskov, Jon Jønsen, afg. Petersborg 2./8. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Piræus 1./8. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 2./8. til Petersborg. — O. B. Sulr, Friseneuve, ank. hertil 31./7. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 1./8. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 1./8. — Pensylvania, Lissner, ank. Filadelfia 2./8. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 1./8. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 30./7. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 1./8. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Petersborg 2./8. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 30./7. — Thyra, Dam, afg. Stavanger 1./8. hertil. — Tiber, Bech, ank. Marseille 2./8. — Tyr, Thaning, afg. herfra 1./8. til Wiudau. — United States, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel, Rasmussen, ank. Antwerpen 1./8. — Viking, Meyer, afg. Bergen 2./8. Nord paa. — Saxo, Müller, afg. Havre 2./8. hertil. — Minsk, Harder, ank. Riga 30./7. — Tomsk, Kruse, ank. hertil 1./8. — Saratov, ank. Hull 2./8. — Malm, ank. Stettin 30./7. — Vadse ank. hertil 30./7.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 28./7. — Amalienborg ank. Burntisland 26./7. — Anna Mærsk ank. Petersborg 31./7. — Brattingsborg ank. Sharpness 8./7. — Børglum ank. Riga 22./7. — Chassie Mærsk ank. Riga 30./7. — Dansborg afg. Bordeaux 31./7. — Elsberg ank. Calais 20./7. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg ank. Allholm 29./7. — Fredensborg ank. Kjøbenhavn 30./7. — Frederiksberg ank. Nantes 29./7. — Guldborg afg. Huelva 27./7. — Gurra ank. Huelva 27./7. — Hammerhus afg. Barbadoes 28./7. — Harrildsberg ank. Fairwater 29./7. — Hundborg ank. Windau 27./7. — Høueborg ank. Blyth 29./7. — Jelling ank. Neapel 20./7. — Jomsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved ank. New York 29./7. — Jørgersborg afg. Frederikshavn 30./7. — Kallundborg ank. Bongie 27./7. — Kalø ank. Archangel 25./7. — Klampenborg ank. Rotterdam 26./7. — Kronborg afg. Norfolk 20./7. — Lejre ank. Genua 26./7. — Lilleborg ank. Cardiff 18./7. — Marselisborg ank. Methil 29./7. — Visborg ank. Petersborg 29./7. — Næsborg afg. Cardiff 29./7. — Peter Mærsk afg. Petersborg 26./7. — Randelsborg ank. Petersborg 30./7. — Rosenborg ank. Petersborg 31./7. — Silkeborg ank. Neufahrwasser 27./7. — Skakkeborg ank. Newport 30./7. — Skanderborg ank. Hull 23./7. — Skjoldborg ank. Huelva 25./7. — Skodsborg afg. Petersborg 29./7. — Spigerborg ank. Bona 29./7. — Stegelborg pass. Beachyhead 29./7. — Stjerneborg afg. Blyth 28./7. — Søborg ank. Huelva 26./7. — Taarnborg ank. Helsingør 26./7. — Tuborg afg. Koivusaari 29./7. — Ulfborg pass. Sagres 28./7. — Uranienborg ank. Cardiff 17./7. — Vordingborg ank. Hull 29./7. — Ørkiid ank. Huelva 30./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Svaneå 26./7. — Martha, Christensen, ank. Karlsborg 30./7. — Elna, Rathje, ank. Havre 2./8. — Therese, Pedersen, ank. Horsens 2./8. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 29./7. — Jeanne, Olsen, afg. Burntisland 1./8. — Vera, Larsen, ank. Seroka 27./7. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 28./7. — Anine, Leth, ank. Blyth 31./7. — Kamina, Løffler, afg. Torneå 2./8.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Onega 31./7. til Cette. — Nelly, Clausen, afg. Oneglia 31./7. til Nizza. — Fanny, Eriksen, afg. Piteå 29./7. — Lilly, Nielsen, afg. Norrköping 1./8. til Trångsund. — Alexy, Lorentzen, ank. Mahon 30./7. — Dagny, Sørensen, afg. Bilbao 29./7. til Middlebro. — Mary, Bang, afg. Llanely 31./7. til Memel.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang afg. Perim 19./7. — Samui ank. Perim 1./8. — Baudon afg. Bangkok 29./7. — Pangan afg. Nørresundby 1./8. — Chumpon pass. Malta 30./7. — Arabien ank. Kjøbenhavn 2./8. — Siam afg. Sabang 31./7. — Indien afg. Hankow 1./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7. — Tranquebar pass. Dungeness 28./7. — Kina afg. Sabang 1./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Demerara 22./7. — St. Jan ank. Havre 1./8. — St. Croix afg. Portland 29./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 28./7. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 26./7. til London. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Kronstadt 31./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 23./7. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 27./7. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 28./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Troon 21./7. til Canada. — Generalkonsul Pallisen, Chri-

stensen, ank. Petersborg 28./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./7. til Londonderry. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 31./7. — Nawa, Dahl, ank. New Mills 1./8.

Vesterhavet. Nordsøen, Gramm, pass. Hanstholm 31./7. for Kongsdal. — Nexos, Basse, pass. Sagres 30./7. for Tyne Dock. — Fylla, Brinck, afg. Brixham 30./7. til Norrköping. — Gerda, Iversen, ank. Hull 1./8. — Hebe, Gregersen, afg. Alicante 29./7. til Saffi. — Johanne, Thøgersen, ank. Salamos 31./7. — Nora, Lauritsen, afg. Ipswich 31./7. til Riga. — Olga, Christensen, pass. l'Onessant 30./7. for Valucia. — Bodil, Uldall, ank. Norrköping 30./7. — Nerma, Mikkelsen, afg. Pasages 29./7. til Bilbao.

Havet. Fyen, afg. Petersborg 29./7 til Brake.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kronstadt 29./7. — Freja, Nielsen, afg. Grimsby 2./8. — Vera, Thing, afg. Petersborg 2./8.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Wasklot 28./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 28./7. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 2./8. for Rotterdam.

Torm. Sara, Jeusen, ank. Stuksuud 1./8. — Sjælland, Svarrer, ank. Mchil 31./7. — Agnete, Farup, afg. Dunkerque 1./8. — Hermia, Hansen, afg. Dunkerque 1./8. — Alice, Jørgensen, afg. Petersborg 2./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Calais 31./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 21./7. — Valborg, Hansen, ank. Calais 26./7. — Gunhild, Hansen, ank. Hungersborg 31./7.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Pensacola 23./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Skutskær 2./8.

Nordsøen. Nordlaud, Larsen, ank. Archangel 28./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Wiborg 27./7. — Hollaud, Poulsen, ank. Antwerpen 30./7. — England, Andersen, ank. Helsingborg 22./7. — Rusland, Bennetzen, ank. Kertemind 28./7.

Sejlskibe.

Ærs. Hertha, Krull, ank. Sundsvall 29./7. — Castor, Albertsen, ank. Wismar 29./7. — Duen, Hay, ank. Neufahrwasser 31./7. — Herkules, Bager, ank. Malmø 31./7. — Valborg, Johansen, ank. West Wemyss 31./7. — Hebe, Clausen, ank. Nyborg 31./7. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Sundsvall 29./7. — Sejerskransen, Fris, ank. Sundsvall 30./7. — J. Koefoed, ank. Gefle 31./7. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 31./7. — Atlantic pass. Dungeness 22./7. — Salvador pass. Dungeness 29./7. — Alf, Rasmussen, afg. Drøbak 30./7. til Folkestone. — Hansigne, Boye, ank. Ballina 1./8. — Gloria, Fabricius, ank. Hull 1./8. — Ofelia, Klausen, afg. Grend Bank (N. F.) 1./8. til Oporto. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 31./7. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Göteborg 1./8. — Viking, Weber, ank. Hull 31./7. — Albertha, Kromann, ank. Campbellton 1./8. — Apollo, Albertsen, ank. Wismar 1./8. — Nauta, Størke, ank. North Sydney 1./8. — Norden, Rasmussen, ank. Coloraine 1./8. — Marie, Boye, ank. Berwick 31./7. — Svip, Jensen, ank. Horsens 2./8.

Svendborg. Kirstine Jensen, Raahange, ank. Aalborg 27./7. — Embla, Mikkelsen, ank. Luleå 27./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Korsør 26./7. — Severine, Jensen, ank. Karlshamn 27./7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Stockholm 28./7. — Libra, Hansen, ank. Southampton 26./7. — Najaden, Rasmussen, ank. London 28./7. — Fulvia, Petersen, ank. Burntisland 29./7. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 30./7. — Mercur, Lund, ank. Fowey 29./7. — Triton, Nielsen, ank. ank. Heybridge 29./7. — Christian, Jørgensen, ank. Lorient 30./7. — Kamma, Fisker, ank. Fawersham 29./7. — Zenitha, Jensen, ank. Brest 29./7. — Otto, Kling, ank. Drøbak 31./7. — Rota, Hansen, ank. Fecamp 30./7. — Niels, Nielsen, ank. Southampton 30./7. — Pampa, Hansen, ank. Reykjavik 30./7. — Fylla, Rasmussen, ank. Brest 29./7. — Jens, Jørgensen, ank. Horsens 30./7. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 31./7. — Union, Olsen, ank. Aarhus 31./7. — Kamma, Fisker, ank. Fowey 31./7. — Martin Nisson, Petersen, ank. Raumo 30./7. — Grethe, Hansen, ank. Lübeck 30./7. — Leif, Andersen, ank. Helsingør 31./7. — Britta, Jensen, ank. Åbo 29./7. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Guernsey 1./8. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Hernösand 1./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Padstone 1./8. — Iris, Hansen, ank. London 1./8. — Mine, Jørgensen, ank. Reykjavik 1./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Paimpool 1./8. — Neptunus, Nielsen, ank. Drøbak 2./8. — Zenitha, Jensen, ank. Lorient 1./8. — Norden, Andreasen, ank. Klogshamn 2./8. — Anna, Breum, Rasmussen, ank. Havre Red 2./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. August 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Aarsgeneralforsamling. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragt-
markedet. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Havarier
og Forlis. — Skibsferretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Day, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 60.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 8. August 1911.

18. Aarg.



Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon 4980.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovieringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: »Palle»
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eff.

Sølvtorvet 4. Telf. Bbro 1516 y.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

**WARBURG OF
LONDON**

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange,
London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions, West Hampstead,
London N. W.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. N 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Bredsdorffs Strandingsbøje

Værdifuldt Hjælpemiddel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. — Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.479)

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

-amt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motortartøjer af 25. Februar 1910.
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910.
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1876 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

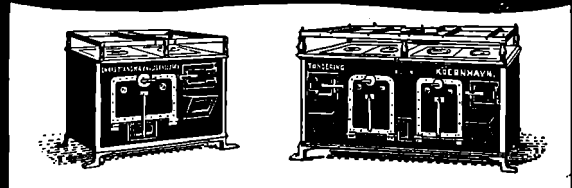
Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.**LANDMANDSBANKEN**

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**AL SLAGS STØBEGODS****SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG**

DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TELEFON 1630.

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**Specialitet: **Smaa Skibe.**

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Marine-Sugegas-Motoren**billigste og sikreste Drivkraft.**

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.**A/S Møller & Jochumsen, Horsens.**

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Milazzo. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat paa Øen Vieques. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Spørgsmaalet angaaende Udkænkning og Salg af Spiritus i danske Skibe drøftedes og Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart vedtoges.

4. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Afmærkning af Farvandet mellem Sejro og Ordrupnæs. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Ikrafttræden af forskellige Bestemmelser i Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget og angaaende Fordeling til Rederierne af forskellige herhen hørende Tryksager. — Bestemmelse om Foranstaltninger i denne Anledning vedtoges.

Kjøbenhavn, den 8. August 1911.

Den udenlandske Sømandsstrejke. Generalkonsul Faber i London telegraferer Torsdag Efttermiddag til Udenrigsministeriet:

Paa Dokarbejdernes Møde i Aftes blev der erklæret almindelig Strejke i Londons Havn. Hele Spørgsmaalet er opstaaet fra en Misforstaaelse af Overenskomstens Ordlyd. Antallet af Strejkende opgives fra 8.000 til 30.000 Mand. Lederne haaber, at dersom Mægling paa-begyndes snarlig, vil Arbejderne imidlertid genoptage Arbejdet. I dette Øjeblik underhandler begge Parter i Dockhouse i City. I Millwall Dok, hvor de regelmæssige Dampere anløber, har Kularbejderne nu forenet sig med de Strejkende, medens Stuverne vedblivende arbejder, saa Ugens Dampere ventes besørgede. Strejkens Udvidelse til Southampton er mulig, da de argentinske Køddampere er omdirigeret dertil. Der er i Øjeblikket ikke Fare for den danske Trafik paa Harwich eller andre Provins-havne.

Om Strejkerne er senere indløbet følgende Telegrammer:

London, 4. August. Paa et Møde af Sluvere udenfor Surrey Commercial Dock i Efttermiddag raadede Repræsentanter for Stuvernes Forbund Arbejderne til at genoptage Arbejdet, idet de udtalte, at de ikke havde Grund til at klage over Arbejdsgiverne. Arbejderne genoptog dog ikke Arbejdet.

Strejken i Liverpool er nu definitivt endt. Rederne anerkender Havnearbejdernes Organisation.

Dunkerque, 4. August. De strejkende Havnearbejdere har nu genoptaget Arbejdet, efter at alle deres Fordringer er bleven opfyldt.

London, 5. August. En stor ny Strejke er begyndt i Liverpool i Dag, idet 1.500 Godsdragere ved Lancashire og Yorkshirebanen har forladt de forskellige Godsoplag ved Dokkerne og forlanger Lønforhøjelse. Selskabet er fast bestemt paa ikke at opfylde deres Krav. Arbejder-

forerne udtaler, at de, selv om en Voldgiftskendelse, der falder i Dag, er i Dokarbejdernes Favør, ikke vil genoptage Arbejdet, før alle de andre Arbejdskonflikter er ordnet.

London, 6. August. Paa et Massemøde af Strejkende paa Trafalgar Square i Dag, der overværedes af 14.000 Arbejdere, gaves Meddelelse om Sir Albert Rollits Voldgiftskendelse. Ved Kendelsen imødekommes Arbejdernes Krav om en Timebetaling af 8 Pence samt 1 Shilling pr. Time for Overarbejde. Arbejderne hilste Meddelelsen med stærkt Bifald. (Ritz, Bur.)

Kejser Wilhelm-Kanalen. Af statistiske Meddelelser angaaende Trafikken gennem Kejser Wilhelm-Kanalen for Aaret 1910 fremgaar, at Kanalen benyttedes af ialt 45.569 afgiftspligtige Skibe og Fartøjer med 7.579.339 Reg.-Tons. 21.083 Dampskibe med 5.745.489 Reg.-Tons passerede Kanalen, og af disse tilhørte 7.620 med 2.318.250 Tons regelmæssige Linier: 281 Dampskibe var paa over 1.500 Tons og 538 paa 1.000—1.500 Tons. Af Sejlskibene var kun tretten paa over 400 Tons. 38.070 Skibe og Fartøjer førte tysk Flag, 2.006 dansk Flag, 1.922 hollandsk, 1.875 svensk, 662 norsk, 528 russisk Flag o. s. v. I Retningen Brunsbüttel—Holtenuau befaredes Kanalen af 22.204 Skibe og Fartøjer med 3.545.304 Tons, hvoraf 11.072 kom fra Havne ved Elben, 1.949 fra andre tyske Nordsøhavne, 779 fra britiske, 1.458 fra hollandske, belgiske og Rhinhavne, 75 fra franske, 163 fra andre vestlige og sydlige Havne o. s. v. Af disse Skibe og Fartøjer gik 9.288 til tyske Østersøhavne, 3.033 til danske Havne, 1.244 til russiske eller finske, 1.190 til svenske og 50 til norske Havne. I omvendt Retning befaredes Kanalen af 23.365 Skibe og Fartøjer med 4.034.035 Reg.-Tons.

De egentlige Kanalaafgifter androg 3.372.792 Mark og med Bugserpenge m. m. 3.561.294 Mark.

Sen Rettergang. Gennemførelsen af Kollisionsprocesser i De Forenede Stater varer gennemsnitlig i ti Aar, skriver »Zeitschrift für Versicherungswesen«. Saaledes blev en Sag i Anledning af Damperen »Iberia«s Kollision med en Cunard-Damper i Nærheden af New York i 1888, hvorved »Iberia« sank, først endelig paadømt i 1898. Ligeledes blev en Kollisionsproces mellem et Sejlskib fra Glasgow og en amerikansk Damper, som løb Sejlskibet i Sænk ved San Francisco, først endelig afgjort ti Aar senere. I et Kollisionstilfælde, Damperen »Scotland« havde, varede det endogsaa tyve Aar, før der faldt endelig Dom.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Karantænen overfor Skibe kommende fra Marseille er ophævet. Forbudet mod Håndbringelse af Klude bestaar derimod stadig.

Spanien: Følgende Steder erklæres for smittet af Koleræ: San Michele Serino (Provinsen Avellino), Cerro Volturmo, Castellone, og San Vincenzo (Provinsen Campobasso), Livorno og Civitavecchia; desuden Caltanisetta og Riesi (Provinsen Caltanisetta) og San Stefano di Camasra (Provinsen Messina), alle i Italien. Endvidere erklæres Brusa, Tokat, Yalova og Amassia i Lilleasien, samt Gallipoli (Dardanellerne), for smittet af samme Sygdom.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

London's Havn. London, 4. August. Havnemyn- dighederne har vedtaget straks at begynde Bygningen af en ny Dok i London, der skal være stor nok til at kunne rumme de største Skibe, der maatte blive bygget i en overskuelig Fremtid. Omkostningerne anslaaes til 2,105,000 Pund Sterling og Bygningen vil vare fem Aar. De øvrige Havneanlæg vil blive forbedrede. (Ritz. Bur.)

Slukket Lystønde. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at Plantagenetgrund Lystønde er slukket.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

(Sluttet.)

Skibsreder O H I s e n, Marstal: Jeg har forstået, at det bliver, som det er nu. Den mindre Afdeling redigerer sit eget Blad, og *Dansk Søfartstidende* bibeholdes som Medlemsblad for os alle og betales af alle. Den mindre Afdeling beholder sit Blad. At den paa et senere Stadium underhandler med de interesserede Parter og ser at komme til et Resultat, er en Sag for sig.

Magler H. A. H a n s e n: I Anledning af Havnefoged Møllers Udtalelse om det redaktionelle Ansvar for Artikler skal jeg bemærke, at jeg allerede har læst op, at Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende* stillede sig saaledes i sit Tilbud, at Afdelingen havde Lov til at skrive i *Dansk Søfartstidende*, men under egen Redaktion og eget Ansvar. Det er den naturligste Sag af Verden, at naar de Herrer vil kunne skrive, hvad de vil, maa det blive under deres eget Ansvar. Det maa ikke misforstaas. Derfor gør jeg denne lille Tilføjeelse.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n, Marstal: Det forekommer mig, at efter de nu faldne Udtalelser er Sagen uddebatteret. Dog er der Grund til at gøre en lille Bemærkning. For mig staar det saaledes, at det heldigste i Virkeligheden vilde være, om den lille Afdelings Medlemsblad fandtes i *Dansk Søfartstidende*, af den simple Grund — ja, Hr. Translatør Rasmussen ryster paa Hovedet, men alligevel — af den simple Grund, at det vilde virke noget dempende, idet man ikke saa gerne, naar man skal udtale sig i samme Blad om samme Æmne, udtaler sig med stærkere Ord, end man kan forsvare — ikke alene overfor sine egne Medlemmer, som det skal være Agitationstof for, men ogsaa overfor de øvrige Medlemmer af den Forening, hvis Medlemsblad man skriver i. Et særskilt Medlemsblad indenfor en Afdeling af en Forening rummer den Fare, at det let kommer til at tage Sigte paa Agitation, saaledes som dette Medlemsblad har gjort, som jeg ikke har haft megen Lejlighed til at se — om ikke af anden Grund, saa fordi det er vanskelig tilgængeligt, hvad *Dansk Søfartstidende* ikke er. Ved to Smaablade som Talerør for de fælles Interesser, ser jeg ikke rettere, end at vi vilde opnaa at gøre os latterlige alle Vegne. Man vilde sige: det er Medlemsblad for Sejlskibsrederi-Foreningen, og det er Medlemsblad for en Del af Rederi-Foreningen, men de arbejder i hver sin Retning. Jeg tror, vi vil slippe lettest fra det ved, at Bladet bliver udgivet som en Del af *Dansk Søfartstidende* under eget Ansvar. Dette egne Ansvar vil virke som et Korrektiv, og som et nødvendigt Korrektiv; efter hvad jeg har set, var det heldigt, om det fandtes. Agitation bør man ikke drive videre, end Hensynet til det fælles Tarv tillader det — i alt Fald ikke, naar man gaar udenfor den mundtlige Agitation. Der bruger man stærke Ord, men i et Blad, som kan komme baade Rigsdagsmænd og Regering i Hænde, maa man

være mere varsom med sine Ord, hvis det da kan faas til Købs. Jeg vil i denne Forbindelse nævne en enkelt Ting, som har staaet i den mindre Afdelings Blad, og som efter min Mening viser, at Redaktionen har glemt Hensynet til Ret og Billighed overfor andre, for Agitationen, nemlig, at det skyldes den lille Afdelings ihærdige Arbejde, at der under Masnedsundbroforhandlingerne opnaaedes saadanne Vilkaar, at hvis Broen var bleven gennemført, vilde alle de ønskede Lempelse være opnaaet. Havde den mindre Afdeling haaret sig korrekt ad, maatte den øjeblikkeligt have været der med en Tilbagevisning af denne Udtalelse og have hævdet, at det skyldtes ikke den lille Afdeling, men Dansk Sejlskibsrederi-Forening; uden den vilde den lille Afdeling ikke have kunnet gøre en eneste Smule. Det kan d'Hrr. være forvissat om. Jeg ved, at der af Ærøkrædsen er blevet gjort et stort Stykke Arbejde, jeg ved, at Svendborgkrædsen har lagt sig i Selen paa samme Maade, og jeg ved, at *Dansk Søfartstidende* paa det Tidspunkt, da de nævnte Forhandlinger stod paa, beredvilligt gjorde sig til Talsmand for Sejlskibsrederi-Foreningens Interesser. Man skal ære den, som æres bør. For at forlange for sig selv en Ret, maa man yde den samme Ret til alle andre. Det har d'Hrr.'s Blad, saa vidt jeg har set, ikke gjort, og det er, hvad jeg har imod det særskille Medlemsblad. Men det vilde det komme til at gøre, hvis det var et Følgeblad til *Dansk Søfartstidende*, selv om det iøvrigt havde egen Redaktion, med eget Ansvar, og det vilde naturnødvendigt gøre det, naar det udgik som en Afdeling af *Dansk Søfartstidende*.

Translatør R a s m u s s e n: Navigationsskolebestyrer Hansens siger, at det vilde være lettest at faa Medlemsbladet, hvis det gik ind i *Dansk Søfartstidende*. Hvis han kunde gennemføre den Sag let at faa Medlemsbladet opgivet nu og faa det til at gaa ind i *Dansk Søfartstidende*, vilde han være en Troldmand. Det vilde blive uhyre vanskeligt. Hvad Bladartikler angaar, er det enhver Redaktørs Skæbne at faa paa Hovedet, men hvis d'Hrr. vil gennemlæse de udkomne Numre af Afdelingens Medlemsblad, vil de se, at der intetsteds er nævnt end sige stikket til *Dansk Søfartstidende*, undtagen i et Referat. Men i nogen Redaktionsartikel er *Dansk Søfartstidende* ikke blevet omtalt hverken nedsættende eller rosende. Heller ikke har der staaet, at det er ved den mindre Afdelings ihærdige Arbejde, at det og det er opnaaet, men der staar, at det er ved Foreningens ihærdige Arbejde. D'Hrr. maa ogsaa vide, at Kontorchef Krogh har brugt de Ord: det er ikke mindst ved den mindre Afdelings Ihærdighed, at der er udrettet noget. Det er ikke saa slemt, som De tror; jeg har ikke smurt saa slemt paa.

Skibsreder R a s m u s s e n: Til Navigationsskolebestyrer Hansens Udtalelser om Bladet skal jeg kun bemærke, at for det første er det altid rart at have noget, man kalder for sit eget, og for det andet, at den mindre og den større Afdelings Interesser er i Virkeligheden saa vidt forskellige i mange Retninger, at vi næsten ikke kan skrive sammen med d'Hrr. fra den større Afdeling. Det falder bedre for os at skrive i vort eget lille Blad, og jeg forsikrer Dem om, at den Dag, hvor den mindre Afdelings Medlemsblad skal ind i *Dansk Søfartstidende*, kommer der ikke ret meget ind til Bladet; det er lidt nok, der kommer endda. Jeg kan kun fastholde, at vi sætter megen Pris paa at beholde vort eget lille Blad.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Maa jeg rette den lille Misforstaaelse hos Hr. Translatør Rasmussen af, hvad jeg mente med Ordet »lettest«. Ingen har været af den Opfattelse, at det vilde blive en let Sag for Hr. Rasmussen at ordne det Forhold. Det lader jeg blive d'Hrr.'s egen Sag. De har selv lavet deres Blad; paa hvad Maade de vil bringe det i Samklang med de store fælles Interesser, maa de selv om; det bliver ikke nogen let Sag. Men jeg har sagt, at den rimeligste Ordning er, at man arbejder Haand i Haand, og det vil man vanskeligt komme til, medmindre den lille Afdelings Med-

lemsblad bliver en Part af *Dansk Søfartstidende*. Det kan blive en særskilt Part og under eget Ansvar, men man føler nu en Gang Ansvar i højere Grad, naar alles Øjne hviler paa en. Det er Hr. Rasmussens egne Ord, at det er Agitation, som det for ham kommer an paa. Men man skal i sin Agitation passe paa ikke at agitere udenfor de Interesser, som er fælles. Det er ikke saaledes, at vi ikke skulde kunne tale og skrive sammen; saa forskelligartede er Interesserne indenfor henholdsvis den lille og den store Afdeling absolut ikke. Den Dag, det vil gaa op for d'Hrr., vilde det ogsaa gaa op for dem, hvor vigtigt Samarbejde er. D'Hrr. vil ikke kunne nægte, at der med Hensyn til Masned Sundbroen har været et udmærket Samarbejde mellem den lille og den store Afdeling. Jeg er sikker paa, at det indenfor de Kredse, hvor Sejlskibsfarten er stærkt repræsenteret, og hvor det drejer sig om store Interesser for den, altsaa Kredsen heromkring, vil ingen, hverken d'Hrr. Schmidt eller nogen af de to Herrer Rasmussen kunne sige, at den store Afdeling ikke har haft Forstaaelse af den lille Afdelings Krav. Jeg kan roligt slaa fast, at den store Afdeling paa det Omraade har gjort mindst lige saa meget som den lille; d'Hrr. vil ikke kunne pege paa noget andet. Derfor mener jeg, det er Hoyalitet at komme frem med en Bemærkning som denne, jeg for omtalte, og gerne vil have Lov til at læse op. Jeg forudskikker den Bemærkning, at der udtrykkelig er gjort opmærksom paa, at det stadig drejer sig om den lille Afdeling: det er ved Foreningens, d. v. s. den lille Afdelings Virken, at det og det er naaet. Der staar som følger: »Ved Foreningens Virken opnaaedes i sin Tid ved Masnedbroen saa gunstige Vilkaar, at hvis Broen var kommen, vilde Skibene have opnaaet alle de Lempelser, som vi havde forlangt, i Form af Læmole, gratis Bugserhjælp o. s. v.« Nu skulde jeg tage meget fejl, om det ikke netop paa det Tidspunkt af Forhandlingerne, da Læmole og gratis Bugserhjælp indrømmedes, var den store Afdelings Indflydelse, som Indrømmelserne skyldtes. At den lille Afdeling har arbejdet i samme Retning, viser kun, at der ogsaa indenfor Hovedforeningen har været Sans for at varelage ikke alene de store men ogsaa de smaa Skibes Interesser. Hvis den citerede Passus havde staaet i *Dansk Søfartstidende*, altsaa i et Tillægsblad under eget Ansvar, maatte *Dansk Søfartstidendes* Redaktion tuudgaaeligt have tilføjet paa næste Side saadan noget som: »Til den Bemærkning skal vi føje, at den store Afdeling har ydet sin meget store Medvirkning dertil, ligesom Dansk Sejlskibsrederi-Forening til enhver Tid har arbejdet for Søfartens Interesser«. Hvis det havde staaet der, havde det ikke virket saa meget som Agitation, men det havde været Sandhed.

Navigationsskolelærer Christensen: Kaptajn Rasmussen sagde, at der var Forskel paa Afdelingen for mindre Skibes Interesser og de større Skibes Interesse. Jeg er ikke enig med ham heri. Jeg kan ikke se denne særlige Interessforskul. Hvad enten Skibene er over eller under 100 Tons, har de ikke forskellige Interesser. De kan godt samarbejde. Det har forøvrigt Navigationsskolebestyrer Hansen sagt ganske rigtigt.

Sekretæren: Jeg skal gøre opmærksom paa, at der i Hovedforeningen er lige saa smaa Skibe som i Afdelingen for mindre Skibe. Det følger derved af sig selv, at Hovedforeningen skal arbejde ogsaa for de mindre Skibes og dermed ogsaa for den mindre Afdelings Interesser. Jeg mener derfor ikke, det med Rette kan siges, at Interesserne er saa forskellige.

Kaptajn Rasmussen: Med det, jeg har udtalt om, at vore Interesser var saa vidt forskellige, har det aldrig et eneste Øjeblik været min Tanke at sige, at vi ikke kunde eller vilde arbejde sammen med Hovedforeningen. Tværtimod, jeg vil i dette Øjeblik bringe Hovedforeningen en Tak, for det er egentlig den, som i sidste Instans udfører Arbejdet, men hvem er det, som har givet det første Stød, og hvem berører specielt denne Masned Sund-

bro mest smærteligt? De smaa Skibe. For hvert stort Skib, som skal igennem den Bro, har den lille Afdeling 50 Skibe, som skal igennem og bliver standset af den. Det berører mest den lille Afdeling, og den har paavirket den store Afdeling, og vi takker den nu, fordi den saa beredvilligt har ført Sagen videre og skaffet os de gunstige Betingelser, som vi havde faaet, i Fald Broen var kommet.

Mægler S o f u s H a n s e n: De sidste Bemærkninger drejer sig nærmest om Æren.

Jeg finder Anledning til at takke d'Hrr., der har ydet vægtige Bidrag til, at vi er kommet saa vidt, som vi er, og da vi egentlig alle er tilfreds med Resultatet, anbefaler jeg, at vi gaar over til den næste Sag paa Dagsordenen.

Fragtraterne.

F o r m a n d e n: Med Hensyn til Fragtraterne er der ikke meget at sige. Hvad vi vedtog forrige Aar, gælder endnu i Aar. Som Sagen staar, er det vanskeligt at fremtvinge noget. Selvfølgelig har vi vor Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet, og skulde det gunstige Øjeblik komme, at f. Eks. Tyskere og Svenskere skulde blive enige — der forhandles begge Steder — skal vi gøre, hvad der staar i menneskelig Magt for at fremme Sagen saa meget som muligt. Mere kan der paa det nuværende Stadium ikke siges om Spørgsmaalet.

Det sidste Punkt paa Dagsordenen var:

Forskelligt.

F o r m a n d e n: Her er fremkommet en Forespørgsel i rette Tid. Det er lidt vanskeligt at komme ind paa Sagen, men jeg skal tillade mig at læse Forespørgselen op: »Hvad kan der gøres for at faa de danske Søfolk til at sejle med danske Skibe?«

Skulde nogen af d'Hrr. kunne fremkomme med et godt Raad i saa Henseende, hører vi det gerne.

Mægler H. A. H a n s e n, Thurø: Det er et kildent Spørgsmaal at udtale sig om. Spørgsmaalet har været fremme i Skibsfører- og Skibsrederforeningen hjemme hos os. Det er jo bevisligt, at man i tidligere Tid om Bord i danske Skibe saa at sige altid havde en to—tre Svenskere, medens Forholdet nu er ændret saaledes, at der findes mange danske Søfolk om Bord i svenske Skibe. Der er fremhævet, at medens Dampskibsfarten har taget saa stort Opsving og Forholdene der om Bord er saaledes, at der er Vagt om Vagt, som det hedder, har Forholdene kun lidt ændret sig derhen for Sejlskibenes Vedkommende. Paa de fleste hedder det: Vagt op og Vagt ned, men det er ikke paa alle. I Sverige har man det derimod i Almindelighed saaledes, og det har vist sig, at det er lettere at faa Besætning paa de Skibe, der har det, end paa de andre. Jeg vil henstille til baade Rederne og Kaptajnerne at arbejde hen til, at denne Ordning indføres.

Med Hensyn til Kostforholdene skal jeg bemærke, at jeg ganske vist ikke kender Forholdene for Sverigs vedkommende ret nøje, men efter de Fortegnelser at dømme, som er indgaaet til det om dette Spørgsmaal nedsatte Udvalg, er Forskellen ikke nævneværdig. Jeg kan ikke se, at der er nogen Forskel ved de svenske Bestemmelser. Nu bliver jo imidlertid de danske Bestemmelser ændret, saa at de ingenlunde bliver daarligere end de svenske, om de overhovedet er det nu. Der er kun denne Frivagt, som Somændene sætter saa stor Pris paa. Særlig efter at de andre Lande er gaaet over til Ordningen Vagt op og Vagt ned, vilde det derfor være heldigt at indføre den ogsaa her. Naar den blev mere gennemført, vilde det sikkert være lettere at holde vore danske Søfolk om Bord i de danske Skibe.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n, Marstal: Jeg tror ikke, vi skal være kede af, at en Del danske Søfolk sejler i fremmede Skibe. Det er noget, Rederne sætter Pris paa. For mange Dampskibes Vedkommende er det saadan, at naar der kommer en Navigator, som gerne

vil have Posten som Styrmand om Bord, bliver der ligefrem spurgt: hvilke udenlandske Skibe har De sejlet med? Man kunde tænke sig, at mange unge Mennesker søgte ud af andre Hensyn end Hensyn til Kosten og Vagtholdet. Der kan være andre Grunde, f. Eks. Ønsket om at lære et fremmed Sprog at kende o. s. v. Det uheldige Forhold, som her er fremdraget, skal man modvirke ved at skaffe de bedst mulige Forhold om Bord, men man skal ikke være ængstelig ved, at denne Trang til at søge ud er til Stede, for den betyder mere for Standen, end man er tilbøjelig til at tro.

Mægler H. A. H a n s e n : Jeg vil gerne nævne en Sag, som jeg ofte tidligere har fremdraget, men som ikke kan fremdrages for lidt. Jeg tænker paa Konsulatsafgifterne. Da de for adskillige Aar siden blev nedsatte, var det vor Opfattelse, at vi efter tre Aars Forløb vilde blive helt fri for denne uretfærdige Afgift for Skibene. Dengang det foresloges, at Afgiften helt skulde falde bort, svarede daværende Finansminister Hage, at Statskassen kunde ikke undvære de 172,000 Kr., som den udgjorde. Men ser man hen til andre Erhverv, er det givet, at der gaar mange Gange 172,000 Kr. til Fremme af deres Interesser. Jeg vil gerne spørge Bestyrelsen, om der i de senere Aar har været arbejdet paa at faa Afgiften ophævet. I modsat Fald vil jeg have Lov til at henstille til Bestyrelsen at arbejde for, at vi bliver fri for den Rest af Konsulatsafgiften, som Skibene endnu maa betale.

F o r m a n d e n : Hvad Konsulatspørgsmaalet angaar, er det vedvarende for i Fællesrepræsentationen, og der arbejdes hen til at faa den ordnet paa den af den sidste Taler nævnte Maade, saaledes at den altsaa helt bortfalder, men paa det nuværende Standpunkt kan man ikke sige noget om, hvad Udfaldet bliver.

Mægler H. A. H a n s e n : Jeg takker for Meddelelsen, der arbejdes altsaa paa Sagen.

F o r m a n d e n : Forinden Mødet slutter vil jeg takke vor Dirigent for den smukke Maade, hvorpaa han har ledet Forhandlingerne.

Formanden udragte derefter et D i r i g e n t e n L e v e, der besvarede med tre Hurraer. Dirigenten takkede Forsamlingen.

Mægler H. A. H a n s e n : Maa jeg paa Forsamlingens Vegne takke Bestyrelsen for det Arbejde, den har udrettet i det sidst forløbne Aar, med Forventning om, at den i lige Maade vil varetage Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Interesser i det kommende Aar. Jeg vil adressere denne Tak særlig til Bestyrelsens Formand, Hr. Konsul L u n d.

F o r m a n d e n takkede paa Bestyrelsens Vegne, hvorpaa Mødet hævedes.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles tilfredsstillende til Rater omkring og dels over Minimalfragter saavel for prompt som for svømmende Tonnage. Botlenhavet har vedvarende Laster nok til England, Tyskland samt nogle enkelte til Frankrig. Danmark har nogle mindre Laster, tjenlige til Kombination: medens Tyskland er vedvarende mat. Rusland har ikke bedret sig i sidste Uge, og Noteringerne fra Riga er endnu lave for Trælaster, ligesom Petersborg er uden Interesse udover enkelte Oljekage- og Trælaster. Syd- og Vestsverig har ikke mange Laster, men Raterne er ret tilfredsstillende for noget større Sejlere. Østnorge har vedvarende flere Islaster til England og Kontinentet med et Tillæg i Raterne ogsaa for Trælaster. Forholdene ligger saaledes i Redernes Favør, noget som ikke har været Tilfældet i

lange Tider, og da Skibene er godt fordelt, tør man foreløbig forvente et stabilt Marked.

Returfragter Vest fra er uforandret fra forrige Uge, dog er der nogle flere Kullaster for mindre Sejlere, som betales med £ 7 à £ 8 pr. Keel til danske Havne.

Med Hensyn til de mindre Sejlere, er Fragtmarkedet i flere Retninger opadgaaende. Königsberg slutter saaledes til 4½ M., Stolpmünde for Havre til 5 M., Rostock for Rug 3½ M., Greifswald 3¾ M. I Ugens Løb kommer der nok Ladninger frem fra de øvrige tyske Pladser, og det vil da yderligere gøre Markedet fastere. Sverig er uforandret livlig med rigelig Udbud af saavel Sten- som Trælaster: hvad derimod angaar Danmark, da er det fra Provinserne meget roligt endnu. Fra Kjøbenhavn, hvor der ikke er mange fragtlede Skibe for Tiden, sluttetes for Soyakager til Skive 17 Øre, Westervik, Visby 3 Kr.

Fra Sø og Land.

En Baadsmand som Romanlæser. En Baadsmand fra Damptrawleren »Towhee» af Hull stod fornylig anklaget for Politiretten i Hull paa Grund af Ulydighed. Skibsføreren forklarede, at han den 2. Maj Kl. 2 Em., da Skibet var i rum Sø, havde fundet Anklagede, der netop havde Vagt, siddende paa Broen i en betydelig Afstand fra Rattet, læsende i en Roman. Han snappede Bogen ud af Anklagedes Haand og kastede den over Bord, men Vinden greb Bogen og førte den tilbage til Maskinhusets Karm. Skibsføreren foreholdt nu Baadsmanden det ufor-svarlige ved at sidde og læse Romaner, naar man havde Vagt og lagde ham paa Sinde, at ni Menneskeliv og en Vardi af £ 5,000 var i hans Varetægt. Da Skibsføreren imidlertid et Kvarterstid senere kom tilbage, saa han, at Anklagede igen havde sat sig i Besiddelse af Bogen og nu skjulte den i et Rum i Styrehuset. Ved en anden Lejlighed fandt han Baadsmanden sovende paa Broen og en Gang styrede han en fejl Kurs. Senere fandt baade Skibsføreren og 2den Maskinmester Baadsmanden sovende paa Broen.

Anklagede blev holdt tilbage i Arresten og Sagen blev udsat i fem Uger til Skibets Tilbagekomst.

Havarier og Forlis.

Helsingør, 6. August. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Anna» af Marstal er i Dag ved Lappegrunden blevet paa sejlet af Dampskibet »Eros» af Newcastle. Skonnerten fik betydelig ovenbords Skade og indbugseredes her til Havnen. Damperen fortsatte Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson, er i disse Dage mod Bundbesigtigelse, den tyske Damp »Olivia», 730 Reg.-Tons og 1,500 Tons d. w., bygget i England 1885 med Klasse 100 A. L., solgt til Rusland for £ 3,100. Bundbesigtigelsen vil finde Sted i Løbet af 14 Dage.

Den engelske Damp »South Moor», som vi meddelte var solgt mod Bundbesigtigelse til Sverig gennem samme Firma, er nu bleven bundbesigtiget og overtaget af Koheren, Skibsreder J. E. Lindbom. Lysekil, m. fl.

Baaden, der skal være hjemmehørende i Lysekil og vil blive ført af Kaptajn O. Olsson, skal nu klassificeres.

Den 5. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Damp sat i Vandet. Skibet, der fik Navnet »Diana», bygges for Regning D. F. D. S., og indrettes bl. a. med Kolerum i Lasterne til Eksport af Landbrugsprodukter.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Brunsbüttel 4./8. for London. — Alexandra, Niel-
sen, afg. Dunkerque 5./8. hertil. — Algarve, Borries, afg. Svano
3./8. til Dynas. — Anglo Dane, Wieneke, afg. herfra 6./8. til
Vestnorge. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 4./8. — Ant-
werpen, Madsen, pass. Gibraltar 5./8. for Havre. — Arkan-
sas, Petersen, afg. Filadelfia 28./7. til Leith. — Arno, Fischer,
afg. Tunis 6./8. til Genua. — Aurora, Gommesen, ank. Königs-
berg 5./8. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Antwer-
pen 28./7. — Beira, Lunge, afg. Sevilla 6./8. til Lissabon. —
C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 29./7. til Kristiansand.
— Chr. Broberg, Mortensen, afg. Sandvik 3./8. — Chri-
stian IX, Holm, afg. London 5./8. hertil. — Dagmar, Bøg-
vad, afg. Kristinestad 5./8. til Alicante. — Esbjerg, Strufve,
ank. hertil 7./8. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15./6. til
Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 27./7. —
Georgios I, Sørensen, afg. Libau 5./8. til Hull. — Hellig
Olav, Holst, afg. Kristiansand 29./7. til New York. — Hengest,
Munck, ank. hertil 7./8. — Hjelm, Rasmussen, ank. hertil 5./8.
— J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 4./8. — Jolantha,
Henriksen, dokker. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 31./7. —
Kentucky, Andresen, ank. Korsør 5./8. — Kiew, Jørgensen,
ank. Petersborg 1./8. — Kursk, Tønnesen, ank. Bordeaux 5./8. —
Loire, Craignou, ank. Petersborg 26./7. — Louise, Larsen, ank.
hertil 6./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 26./7. til Bos-
ton. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./8. —
Morso, Nellemann, oplagt. — Moskov, Jønsen, pass. Bruns-
büttel 6./8. for Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Sa-
lonica 6./8. — Nordjylland, Søberg, pass. Hollenau 4./8. for
Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 5./8. til Pe-
tersborg. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 5./8. — Oscar II,
Hempel, ank. hertil 1./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Fi-
ladelfia 5./8. til Baltimore. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 3./8.
— Pregel, Iversen, dokker. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen
3./8. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 2./8. — Saxo, Müller,
ank. hertil 5./8. — Texas, Clausen Kaas, afg. herfra 4./8. til Bos-
ton. — Thyra, Dam, ank. Stettin 6./8. — Tiber, Rech, afg.
Marseille 4./8. til Malaga. — Tyr, Thianing, ank. hertil 6./8. —
United States, Gotsche, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel,
Rasmussen, ank. Antwerpen 1./8. — Viking, Meyer, afg. Trond-
hjem 6./8. Syd paa. — Minsk, Harder, ank. Riga 30./7. —
Tomsk, Kruse, ank. Riga 6./8. — Saratov ank. Hull 2./8. —
Malm afg. herfra 5./8. til Manchester. — Vadso ank. Stet-
tin 4./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Porto Empedocle 6./8.
— Martha, Christensen, afg. Karlsburg 3./8. — Elna, Rathje,
ank. Havre 2./8. — Therese, Pedersen, ank. Horsens 2./8. —
Simone, Møller, ank. Rouen 3./8. — Jeanne, Olsen, afg.
Burntisland 1./8. — Vera, Larsen, ank. Soroka 27./7. — Daisy,
Lagesen, afg. Rouen 3./8. — Anine, Leth, ank. Kjøbenhavn 5./8.
— Kamma, Løffer, afg. Tornea 2./8.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Tyne 1./8. — Ama-
lienborg ank. Burntisland 26./7. — Anna Mærsk ank. Pe-
tersborg 31./7. — Brattingsborg afg. Sharpness 31./7. —
Borglum ank. Riga 22./7. — Chassie Mærsk ank. Riga
30./7. — Dansborg ank. Port Talbot 3./8. — Elshorg ank.
Calais 20./7. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg
ank. Jacobstad 29./7. — Fredensborg afg. Kjøbenhavn 2./8.
— Frederiksborg ank. Nantes 29./7. — Guldborg pass.
Lydd 3./8. — Gurre afg. Huelva 1./8. — Hammershus
pass. Barbados 28./7. — Harrildsborg ank. Fairwater 29./7.
— Hundborg afg. Windau 1./8. — Høneborg afg. Blyth
2./8. — Jelling afg. Neapel 1./8. — Jomsborg ank. New-
port 11./7. — Jungshoved ank. New York 29./7. — Jægers-
borg pass. Kjøbenhavns 2./8. — Kallundborg afg. Bougie
1./8. — Kalo ank. Archangel 25./7. — Klampenborg ank.
Amsterdam 26./7. — Kronborg ank. Tampico 31./7. — Lejre
ank. Genua 26./7. — Lilleborg afg. Talbot 3./8. — Mar-
sehborg afg. Methil 2./8. — Visby ank. Petersborg 29./7. —
Nasborg ank. Bergen 2./8. — Peter Mærsk ank. Hull 2./8.
— Randelsborg ank. Petersborg 30./7. — Rosenborg ank.
Petersborg 31./7. — Silkeborg afg. Danzig 2./8. — Skakke-
borg ank. Newport 30./7. — Skanderborg ank. Hull 23./7.
— Skjoldborg afg. Huelva 3./8. — Skodsborg pass. Kjø-
benhavn 2./8. — Spigerhorg afg. Bona 2./8. — Stegel-
borg pass. Kjøbenhavn 2./8. — Stjerneborg ank. Königs-
berg 2./8. — Søborg afg. Huelva 30./7. — Taarnborg afg.
Helsingør 2./8. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 2./8. — Ulfs-
borg pass. St. Catherine 3./8. — Uranienborg ank. Car-
diff 17./7. — Vordingborg ank. Hull 29./7. — Ørkild
afg. Huelva 2./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, ank. Petersborg 4./8. — Johan Siem, Nielsen,
ank. London 3./8. — Pawel Andrejoff, Tanuebek, ank. Krou-
stadt 31./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Neu-
fahrwasser 3./8. til London. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7.
— Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 4./8. — Ex-

cellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 28./7. — Mi-
chail Outchoukoff, Harboe, ank. Chatham 3./8. — Gene-
ralkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 3./8. til
Rotterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, er ank. Londonderry.
— Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Miramichi 31./7. — Newa,
Dahl, ank. New Mills 1./8.

Vesterhavet. Nordsoen, Gramm, ank. Kongsdal 3./8. —
Nexos, Basse, pass. Beachy Head 4./8. til Tyno Dock. — Ellen,
Hansen, ank. Malaga 4./8. — Fylla, Brinck, pass. Helsingør
4./8. for Norrköping. — Gerda, Iversen, afg. Hull 4./8. til Stege.
— Inger, Schiff, pass. Oitavos 4./8. for Barcelona. — Johanne,
Thøgersen, afg. Palamos 3./8. til Casablanca. — Laura, Pedersen,
ank. Åbo 5./8. — Marie, Jessen, ank. Portugalet 1./8. — Nora,
Lauritsen, pass. Helsingør 4./8. for Riga. — Cito, Jepsen, afg.
Cardiff 3./8. til Workworth. — Bodil, Uldall, ank. Raumo 5./8.
Dagmar, Mathiasen, pass. Gibraltar 3./8. til Ayr.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Penang 5./8. —
Perim ank. Perim 1./8. — Bandon ank. Singapore 2./8. — Pan-
gau ank. Middlebro 4./8. — Chumpon pass. Gibraltar 3./8.
— Arabien ank. Kjøbenhavn 2./8. — Siam afg. Sabang 31./7.
— Indien afg. Hankow 1./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.
— Tranquebar pass. Sagress 2./8. — Kina ank. Singapore
4./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Demerara
22./7. — St. Jan ank. London 2./8. — St. Croix afg. Port-
land 29./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rotterdam 4.8. til Frede-
rikshavn. — London, Bom, afg. Blyth 28./7. til Kroustadt. —
Paris, Tholander, ank. Petersborg 2./8. — Bryssel, Kaas,
ank. Petersborg 30./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Archangel 1./8. til Amster-
dam. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 30./7. — Roma,
Ovesen, afg. Petersborg 31./7. til Rotterdam.

Skandia. Rinfaxe, Westergaard, ank. Raumo 4./8. —
Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 25./7. til Frederikshavn. —
Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 5./8.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kotka 3./8. — Enig-
heden, Jensen, ank. Helsingør 4./8.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Onega 31./7. til Cette. — Nelly,
Clausen, ank. Nizza 2./8. — Fanny, Eriksen, afg. Skellefteå 4./8.
til Malaga. — Lilly, Nielsen, ank. Trångsund 3./8. — Alexy,
Lorentzen, ank. Marseille 4./8. — Dagny, Sørensen, ank. Middle-
bro 4./8. — Mary, Bang, afg. Llanelly 31./7. til Memel.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kasko 6./8. — Freja, Nielsen,
ank. Grimsby 3./8. — Vera, Thing, afg. Petersborg 2./8.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gelle
5./8. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 4./8.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Archangel 28./7. —
Kronprins Frederik, Nielsen, ank. Sunderland 3./8. —
Holland, Poulsen, afg. Antwerpen 4./8. — England, Ander-
sen, afg. Helsingør 5./8. — Rusland, Bennetzen, afg. Kerte-
minde 3./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Spjutsund 7./8. — Sjælland,
Svarrer, afg. Methil 4./8. — Agnete, Farup, afg. Burntisland 5./8.
— Hermia, Hansen, ank. Tynen 3./8. — Alice, Jørgensen,
afg. Petersborg 2./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Calais 31./7. — Ragn-
hild, Schultz, ank. Blyth 5./8. — Valborg, Hansen, ank. Ca-
lais 26./7. — Gunhild, Hansen, afg. Hungerburg 4./8.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze ank. Kjøbenhavn 24./7. — Lau-
rentine Emilie ank. Karrebaksmunde 24./7. — Amalie,
ank. Karrebaksmunde 24./7. — Proven ank. Mansteraas 25./7. —
Sigurd ank. Fejo 26./7. — Næstved ank. Kjøbenhavn 25./7.
— Freja ank. Pillau 27./7.

Æra. Johanne, Hansen, ank. Drobak 3./8. — Venus,
Weber, ank. Kragerø 3./8. — Svane, Møllmann, ank. Husavik
4./8. — Debora, Rasmussen, ank. Ramsey 3./8. — Bien, Pe-
tersen, ank. Travemünde 4./8. — Frederik og Ane, Andersen,
ank. Aberdeen 5./8. — H. H. Petersen pass. Dover 2./8. —
Vigilant, Jacobsen, ank. Brigus (Newfoundland) 4./8. — Arie-
tis, Andersen, ank. Kirkwall 4./8. — Hermod, Dreimann, ank.
Saundersfoot 4./8. — Valkyrien, Petersen, pass. Dungeness 30./7.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. —
Kjøbenhavn, den 8. August 1911. — Dansk Sejlskibsrederi-For-
enings Aarsgeneralforsamling. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og
Land. — Havarier og Forlis. — Nyhygninger, Køb og Salg. —
Skibsefterretninger.

Skibs-

P. oviauteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Fjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde

udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1164

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldsohmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Bentbins Eiterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Soec. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Eukelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Eukelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 61.

Kjøbenhavn, Fredag den 11. August 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losschjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staalraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staltouge
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	--	---	------------------------

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelloyd“.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

H. H. ADRIAN — Kobbetsmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith. Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
 Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. **Copenague** **42**

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
These Works are now Installed with
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nisson
Skibsproviertering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

VIKING" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEIN-FABR. DANIA

**Nærum
Kostskole.**

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Aalæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneferhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.



HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Kjøbenhavn, den 11. August 1911.

Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget, i Følge Lov af 13. Maj 1911. Fra Indenrigsministeriet har vi modtaget Eksemplarer af de Blanketter, der udkræves, for at Søfolk, der ved deres Virksomhed er forhindret fra at komme personlig til Stede ved et Valg, dog kan afgive Stemme i den Valgkreds, i hvilken de er stemmeberettiget. Der haves Blanketter for Stemmegivning i Indlandet og for Stemmegivning i Udlandet eller paa Færøerne, Island, Grønland eller de dansk-vestindiske Øer. Begge indeholder en blank Stemmeseddel i en særskilt Konvolut, et Følgebrev, der skal udfyldes af den Stemmegivende og et Omslag med Adresse til Kommunalbestyrelsen i vedkommendes Hjemsted.

Følgebrevet er paa Bagsiden forsynet med en tydelig Vejledning om, hvorledes Stemmeseddel og Følgebrev skal udfyldes og hjemsendes i det tilhørende Omslag. Blanketter til Stemmegivning kan faas udleveret hos Kommunalbestyrelserne, Toldvæsenet, Mønstringsbestyrerne og hos de danske Konsuler (Vicekonsuler) i Udlandet og bør, saa vidt muligt, tillige findes om Bord i danske Skibe.

I hvert dansk Skib skal der findes et Eksempel af den ovennævnte Lov af 13. Maj 1911 om Søfolks Adgang til at deltage i Valg.

Ved Søfolk sigtes der til dem, der som Skibsførere eller Mandskab farer til Søs i eget Skib eller er befalede eller ved Kontraktforhold bunden til at forrette Tjeneste paa et Skib (dansk eller fremmed) uden Hensyn til Beskaffenheden af den Virksomhed, de udfører.

Fra Udlandet skal Skibsføreren eller Konsulen paa Forlangende af den paagældende besørge Omslaget uopholdelig afsendt som anbefalet Brev. Portoombkostningerne ved Forsendelsen afholdes, baade for Ind- og Udlandets Vedkommende, af den Paagældende selv.

De udenlandske Havnestrejker. Generalkonsul Faber, London, telegraferer den 8. ds. til Udenrigsministeriet: »Almindelig Strejke i alle Londons Dokker. Den danske Damper i Millwall Dok henligger uløst. Der er midlertidig fuldstændig Lammelse. Enkelt Baae med frisk Kød, som har Fryserum, siges inden længe at ville mangle Kul hertil. Skibe, der er omdirigerede fra London til andre Havne, bliver heller ikke uløst. Londons Havnemyndighed forøger alle Afgifter med 7½ pCt. fra 14. August, indtil den gamle Tarif er revideret, for at indvinde den nuværende Forhøjelse i Arbejds-løn. Forhøjelsen indbefatter ikke »River tonnage dues« paa Skibe, ej heller »River tolls« og »Port rates« paa Gods.«

Det samlede Antal af Strejkende anslaaes til c. 60,000 Mand. Et Telegram fra Liverpool meddeler, at der ikke er nogen Udsigt til Bilæggelse af Jernbanestrejken i Liverpool. Situationen synes at være alvorligere end antaget, da mange Dragere har sluttet sig til de Strejkende. Man mener, at 4,000 Mand nu har nedlagt Arbejdet dér. Paa de fleste Godsbanegaarde er Arbejdet standset fuldstændig, da Kuskene sympatiserer med de Strejkende og nægter at køre Jernbanegods. Fiskehandlerne kan ikke faa deres Varer sendt til Detailhandlerne, og Frugt i Tusinder af Pund ligger og raadner.

Firmaet Constantin Benaud i St. Petersburg telegraferer den 8. ds. til sin Repræsentant i Kjøbenhavn, Grosserer V. Müller angaaende Havnestrejken i St. Petersburg: »Strejken vedbliver stadig; de fleste Dampere arbejder langsomt med frivillig Arbejdskraft og lejet Mandskab. Udsigterne for Bilæggelse af Strejken er uvisse.«

Om Strejkerne er senere indløbet følgende Telegrammer:

St. Petersburg, 8. August. Havnearbejderstrej-

ken vedvarer. Skibene losses og lades for Størstedelen af Daglejere og Militær.

London, 9. August. Bladene meddeler, at Sekretariatet for Dokarbejdernes Fagforening i Eftermiddag har udstedt Ordre om Generalstrejke. Derved vil Antallet af Strejkende stige til omkring 100,000 Mand. I Havnekvarteret her kom det i Eftermiddag til voldsomme Oprin. De Strejkende trængte Politiet tilbage, men sluttelig lykkedes det efter et Haandgemæng Politiet at drive de Strejkende fra hverandre.

Amsterdam, 9. August. Paa et Møde af Sømænd her i Dag vedtoges det med 409 Stemmer mod 254 at genoptage Arbejdet. (Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Det kgl. danske Konsulat i Madrid har indberettet til Udenrigsministeriet, at Direktionen for det spanske Sanitetsvæsen — under Hensyntagen til at flere Havnes Sanitetsstationer, der i Følge Reglementet burde være forsynet med fuldstændig Udrustning af Desinfektionsapparater og Materiale, dog ikke formentes at være i Stand til at udføre en saa betryggende Sanitetsbehandling, som de nuværende Omstændigheder fordrer — ved Cirkulære i »Dagens Gacette«, anordner, at der indtil videre — saa længe ingen anden Bestemmelse tages — ikke vil kunne tilstedes de fra kolerasmittet Havn kommende Skibe Adgang til Havne paa Halvøen, de baleariske og de kanariske Øer undtagen efter forudgaaet Sanitetsbehandling i en af efternævnte Havnes Sanitetsstationer: Algeciras, Alicante, Almeria, Aviles, Barcelona, Bilbao, Cadiz, Cartagena, Ceuta, Gijon, Huelva, La Coruna, Las Palmas de Gran Canaria, Mahon, Malaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla-Bonanza, Tarragona, Valencia og Vigo.

Skibe, der indenfor Tidsrummet af syv Dage før Ankomsten maatte have haft Sygdomstilfælde eller Dødsfald af Kolera om Bord, skal underkastes Sanitetsbehandling i en af Lazarettationerne, enten i Mahon eller Vigo.

Sammenstød mellem en Damper og et Isbjerg. Berlin, 8. August. »Berl. Lokalanz.« melder fra New-York, at Anchor Linien's Damper »Columbia« har haft et farligt Sammenstød med et Isbjerg. Skibet løb med Stævnen lige ind i Isbjergets, saa at store Isstykker rullede ned over Dækket. Ved at bakke kraftigt kom Damperen atter løs, men Pladerne i Stævnen var da trykket ind over en Strækning af 15 Fod, Bagbordsankeret var revet bort, og gennem Hullet i Boven styrtede Vandet ind, saa at Skibet fik 9 Fod Vand, inden man fik lukket for Lækken. Flere Passagerer fik Benbrud. Den Matros, der stod paa Udkig, blev helt begravet under de nedfaldende Isstykker og var uden Bevidsthed, da man fik ham trukket frem.

Ny Dampskibslinie. Göteborg, 7. August. (Ritz. Bur.). Planerne om Oprettelsen af en dansk-svensk Dampskibslinie paa Levanten er nu saa vidt fremskredet, at Firmaet A. Brøstrøm & Søn meddeler, at fire af Firmaets Dampere skal indsættes paa Linien. Dampere skal afgaa hver tredje Uge fra Sverige og foreløbig anløbe Piræus, Saloniki, Konstantinopel, Smyrna og Odessa.

The Baltic and White Sea Conference.

Under Navnet »The Baltic and White Sea Conference and its Work« har den store internationale Rederforening udsendt en paa Engelsk affattet Beretning om sin hidtidige Virksomhed og en Del af sine fremtidige Opgaver. Vi gengiver her følgende Uddrag:

Den 30. April 1911 talte Foreningen blandt sine Med-

lemmer 278 Skibsredere, 148 Mæglere og fem Foreninger. Disse sidste er »The West of England Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Ltd.), British Steamship Owner's Association, The North of England Protecting & Indemnity Association, Nordisk Skibsrederforening og Schutzverein Deutscher Rheder.

Der er ialt til samme Dato indmeldt 1,849 Dampere i Foreningen med en samlet Tonnage af 3,087,739 Tons, nemlig:

	Dampere	Tonnage
Norske	467	760,850
Engelske	342	748,082
Danske	302	449,570
Svenske	254	369,042
Tyske	274	327,369
Hollandske	74	176,925
Spanske	42	109,247
Finske	42	60,061
Belgiske	24	40,054
Russiske	15	24,791
Franske	13	21,748
I alt	1,849	3,087,739

Konferencens Præsident er Hr. Generalkonsul Johan Hansen i Kjøbenhavn, dens Bestyrer Hr. J. F. Myhre og dens Retskonsulent Mr. R. Temperley, M. A., Newcastle on Tyne. Konferencen har desuden tre Vicepræsidenter, og dens Bestyrelse tæller 27 Medlemmer fra de forskellige Lande. Dens Forretnings-Udvalg består af d'Hr. Johan Hansen, Poul Carl og Hans Christensen af Kjøbenhavn, D. Lauritzen, Esbjerg, Heinrich F. C. Arp, Hamburg og Sigurd Hedberg, Malmø.

Foreningens Hovedkontor er her i Kjøbenhavn.

Konferencen stiftedes paa tre Møder, som afholdtes i Kjøbenhavn i Løbet af 1905, senere har Møder været afholdt i London 1906, i Kjøbenhavn 1907, i Hamburg 1907, i Stockholm 1908, i Kjøbenhavn 1909, i Scheveningen 1909, i Kristiania 1910 og i Antwerpen i 1911.

Foreningen satte sig følgende Opgaver:

1) At formindske og regulere Konkurrencen mellem Dampskibsredere og at forsøge at sætte en Stopper for de fragtspekulerende Mægleres ødelæggende Virksomhed.

2) Opnaaelsen af bedre Certepartibetingelser.

3) At meddele Medlemmerne Tilfælde af urimelige Afgifter og Fordringer samt forkastelige Sædvaner, som kommer til Foreningens Kundskab.

4) Fra Tid til anden at fastsætte Minimumsrater, naar det behøves.

Da Konferencen var startet, viste det sig hurtigt, at den havde en uhyre Gerning at udføre, og at de Sager, som krævede dens Opmærksomhed, var utallige. Det blev klart, at Konferencen ligesom alle andre menneskelige Institutioner maatte underkaste sig Udviklingens Lov, og som Tiden gik, og Erfaring blev indvundet, viste det sig, at den oprindelige Plan, at fastsætte Minimums-Fragtrater efter bestemte og faste Linier, frembød saa mange Vanskeligheder, at det vilde hindre Konferencen i at udføre andre nyttige Reforme, skønt mange Redere har den Mening, at Minimumsraterne har bidraget til at holde Fragtmarkedet oppe i en meget mat Periode.

Der har naturligvis været fremsat mange Forslag, der sigtede til at løse Problemet, at regulere Fragraterne. Mellem dem har vel det, der vilde naa Maalet ved Oplægning af Tonnage, tildraget sig mest Opmærksomhed, men det vandt ikke almindelig Tilslutning blandt Rederne.

Konferencen har derefter koncentreret sine Kræfter paa Løsningen af sine andre Programpunkter, især paa Indførelsen af ensartede Certeparti-Betingelser, Kontrakter med Stuvete etc.

Paa disse Omraader er der naaet betydningsfulde Resultater. Mellem disse maa nævnes Baltcon-Certepartiet, som kan kaldes Konferencens Hovedværk. Det vil erindres, at der før Indførelsen af Baltcon-Certepartiet

var et Utal af forskellige Certepartier, indeholdende saa mange ubillige Bestemmelser, at der ingen Ende var paa Stridigheder og Tingene om tvetydige Klausuler, saa selv Købmændene følte U hensigtsmæssigheden ved at have saa mange forskellige Dokumenter. Efter Underhandlinger med Købmændene blev Certepartiet vedtaget og traadte i Kraft den 1. Marts 1906. Senere er det blevet revideret, efter et fælles Møde mellem de engelske Kullhandlere, Modtagerne i Østersøen og Medlemmer af Konferencen, og efter Mødet i Scheveningen i 1909 har det ikke undergaaet nogen Forandring. Selv Konferencens værste Kritikere maa nu tilstaa, at dette Certeparti er et Mønsterdokument, som Konferencen kan være stolt af, og at det betyder en betydelig Besparelse for Rederne.

En anden epokegørende Reform, som Konferencen har naaet, er Baltcon Strejke-Klausulerne. Under det gamle System var Rederne ganske i Hænderne paa Købmændene, som kunde lade Skibene vente, saa længe det behagede dem, det vil sige, til Strejken var endt. Dette var en stor Uretfærdighed, og Købmændene indrømmede det. Resultatet blev, at de modtog en Indbydelse af Konferencen til at drøfte Spørgsmaalet med denne, og ved Konferencens Møde i Stockholm 1908 opnaedes fuldstændig Enighed om Strejke-Klausulerne, som nu indførtes i Baltcon-Certepartiet.

Efter Indførelsen af Baltcon-Certepartiet, dannede Køningsbergs Mæglere en »Ring« i Foraaret 1906, og indførte en særlig Tarif for Klareringsafgifter for kullastede Dampere, som skulde losse i Pillau og Køningsberg. Denne Tarif indeholdt adskillige ekstra Udgifter, som Konferencen ikke kunde gaa ind paa. Kontoret i Kjøbenhavn indledede derfor Underhandlinger med Mæglerne i Køningsberg, og Resultatet af lange Forhandlinger blev, at Konferencens Præsident kunde forelægge Mødet i London i November 1906 en Tarif, som Forretningsudvalget i Kjøbenhavn var blevet enig med Mæglerne i Køningsberg om, og som skulde gælde alle kullastede Dampere, der lossede i Køningsberg og Pillau, og indbefattede samtlige Udgifter for Indklarering, Varetagelse af Skibets Forretninger og Udklarering i Ballast. Denne Overenskomst blev tiltraadt af Konferencen og traadte i Kraft i December 1906. Forretningsudvalget i Kjøbenhavn førte derefter Sagen videre og opnaede samme Overenskomst med Mæglerne i Memel, Danzig og Fahrwasser, Stettin og Swinemünde, Rostock, Wismar, Lübeck, Flensborg og Stralsund.

Da Spørgsmaalet om den gangbare Pris for Losning af Kul i de forskellige Østersøhavne var en stadig Kilde til Strid mellem Redere og Modtagere, og i mange Tilfælde førte til Retssager, tog Forretningsudvalget ogsaa denne Sag i Haand, og efter langvarige Forhandlinger lykkedes det at opnaa en tilfredsstillende Ordning i følgende Havne:

Køningsberg og Pillau, Danzig og Neufahrwasser, Stralsund, Wismar, Lübeck og Rensburg. Forretningsudvalget fortsætter derefter sine Bestræbelser i de øvrige Havne og haaber med Tiden ogsaa at opnaa en Overenskomst i disse.

Allerede ved Konferencens første Møde i 1905 blev de spekulerende Mæglere straks udpeget som en af Hovedaarsagerne til Fragtmarkedets Demoralisation, og det var derfor kun naturligt, at da Konferencen formulerede sit Program, blev Spørgsmaalet om de spekulerende Mæglere et af Hovedpunkterne i dette. Enhver, der staar i Forbindelse med Skibsfart paa Østersøen og Hvidehavet, vil vide, hvilke Skridt Konferencen har taget imod disse Parasitter. Det vil derfor være tilstrækkeligt at fastslaa, at Konferencen vil vedblive at have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt og vil være rede — ja ivrig for — at tage sig af enhver spekulerende Transaktion, som bliver den meddelt. Et vigtigt Skridt i den rigtige Retning er blevet taget af Konferencens juridiske Raadgiver ved at undersøge de spekulerende Mægleres Retsstilling i de forskellige Lande. Resultatet af denne Under-

søgelse er fremkommet i Konferencens maanedlige Cirkulære, og Medlemmerne vil nu vide, hvorledes de skal optræde i Retten imod den Mand, som skuffer dem ved at præsentere sig selv som Mægler, medens han i Virkeligheden optræder som Fragtspekulant. Et andet Skridt, rettet imod de spekulerende Mæglere, var Bestemmelsen om at oplage Mæglere som Medlemmer af Konferencen imod Løfte om ikke at give sig af med Fragtspekulationer.

Det er endvidere lykkedes Konferencen, ved Overenskomster med »Stevedores Federation of Finland« og med det af »Sveriges Redareförening« støttede »Norrlands Stufvareförbund«, at tilvejebringe normale Arbejdsforhold og ensartede Betingelser i en stor Del af de finske og svenske Havne, i hvilke der tidligere herskede meget uheldige Forhold.

Det ønskelige i at faa et ensartet Tids-Certeparti blev først fremsat ved Mødet i London 1906 og blev derefter taget op af Konferencens Bestyrelse. Et saadant fik sin endelige Afgørelse og blev vedtaget paa Mødet i Antwerpen d. A.; det har vist sig at være i høj Grad tilfredsstillende og bliver benyttet mere og mere. Under Navn af The Milobalt-Charter har der ogsaa været opnaaet et ensartet Certeparti for Fosfat fra Fastlandshavne til Nord- og Østersøhavne. Dette var i Begyndelsen ikke tilfredsstillende, hvorfor Konferencen tilbagekaldte det ved Mødet i Scheveningen, men efter ny Underhandlinger blev Milobalt-Certepartiet igen optaget som et af Konferencens Dokumenter ved Mødet i Antwerpen i Aar og synes nu at være heldigt.

Disse er de vigtigste Resultater, som Konferencen allerede har opnaaet, men den arbejder fremdeles paa Løsningen af forskellige vigtige Opgaver, deriblandt paa et nyt Tømmer-Certeparti for Fastlandet, en helligere Isklausul i samme, en Strejke-Klausul i samme. Havnekutymen i svenske og finske Havne, Adresse-Kommissionen i de russiske Havne, »Stevedoring« i Rusland, Ekspeditionsforholdene i Archangel, Klareringsafgifterne i danske og franske Havne, Vejning af Kulladninger i Humberhavene, Hør-Dampernes Ophold i Ghent, Balteon-Certepartiets Indførelse fra Wales og Englands Vestkyst, og en Isklausul for dette Certeparti m. m.

Beretningen slutter med en Opfordring til alle Redere, hvis Skibe er beskæftiget i Østersøen og Hvidehavet, om at slutte sig til Konferencen og fremhæver, hvor meget denne allerede har bidraget til at nedbryde gamle Fordomme mellem de forskellige Nationer og til at samle dem til fælles Arbejde under kollegiale og venskabelige Følelser.

Literatur.

Vi har modtaget »Kend dit Skib«, en bearbejdet Oversættelse af Mr. Thomas Walton's »Know your own ship«, ved Skibsførerne H. C. Lagesen og John Kruse, der har erhvervet Eneret til Oversættelsen saavel for Norge som for Danmark. Bogen, der tæller 486 Sider med en stor Mængde Tegninger, udgives af Oversætterne, med nogen Understøttelse fra Foreningen til Søfartens Fremme og Administrationen for Julius Skrikes Stiftelse, og vil indtil videre blive forhandlet gennem de herværende nautiske Foreninger.

I Forord til Originalens 1ste Udgave skriver Forfatteren: »En Skibsfører kan vel i Tidens Løb ad Erfaringens Vej erhverve sig et betydeligt Kendskab til sit Skib, med Hensyn til hvad der angaar dets Styrke, Stabilitet, Bæreevne og Adfærd i Søen under forskellige Omstændigheder, men der maa nødvendigvis hengaa en længere Aarrække, inden et saadant Kendskab kan indhøstes, og mange skæbnesvangre Fejltagelser kan inden den Tid være begaaet.«

Hidtil har det dog været meget vanskeligt for en Skibsfører at skaffe sig Kendskab til Skibet og dets Egenskaber paa anden Maade end gennem Erfaring og Praksis; thi selv i England, hvor der sikkert findes den mest rig-

holdige Literatur om alt, hvad der vedrører Skibskonstruktion og Teori, har alle Skrifter om disse Emner været beregnet paa Fagmænd med fyldig teknisk og matematisk Uddannelse.

For at bøde herpaa og bringe disse Kundskaber indenfor Navigatorernes Rækkevidde, udgav Mr. Thomas Walton i 1896 sin Bog »Know your own ship«, hvori ovennævnte Emner behandles i en Fremstilling, der muliggør Forstaaelse og Tilegnelse for enhver Navigator, som trakter efter Oplysning.

Endskønt de fleste danske Skibsførere af Nødvendighed tvinges til i større eller mindre Grad at tilegne sig nogen Færdighed i det engelske Sprog, saa gives der dog sikkert adskillige, som ikke kan drage fuld Nytte af en Bog som denne i Originalsproget, særlig mellem de unge Navigatører, hvorfor en Oversættelse menes at ville gøre god Nytte.

Der findes vel Lærebøger, som paa dansk behandler Skibes Konstruktion og Bygning, og det videnskabelige Grundlag herfor, men disse, som ogsaa har en fleraarig matematisk Uddannelse som Forudsætning for Forstaaelse, er derved praktisk lukket for de fleste Navigatører.

Mr. Walton har derimod ved sin Bog taget Sigte paa Navigatørerne og i den Retning været Banebryder i England. At hans Arbejde er blevet paaskønnet, fremgaar deraf, at »Know your own ship« udkom i 9de Oplag i 1906. Han har tillige opnaaet, at der i England er vakt Forstaaelse for Vigtigheden af, at i det mindste Skibsføreren besidder Kendskab til Skibet udover det rent praktisk erhvervede. Et Udslag af denne Forstaaelse er givet deri, at »Board of Trade« nu forlanger Prøve aflagt i de før omtalte Fag af alle Skibsførere, der vil opnaa Certifikat som »Extra Master«, og som naturlig Følge af dette Forlangende er der ved alle Navigationsskoler oprettet Kursus, hvor der gives Undervisning deri.

Nogen Fordring som den nævnte stilles der ikke ved dansk Skibsførereksamen, men der er da heller ikke herhjemme, hverken fra offentlig eller privat Side, gjort noget nævneværdigt Skridt til at give danske Navigatører en Lejlighed til eller Mulighed for videre Uddannelse.

Ved dette Arbejde har Oversætterne i Følge Bogens Forord villet give en Haandsrækning til de af deres Standsfæller, som maatte ønske den, men som hidtil har savnet en Haandbog at støtte sig til. Deres Maal er tillige at faa Kendskabet til Skibet og dets Egenskaber udvidet, samt at se Interesse vakt blandt vore Navigatører for Kundskaber udover det Minimum, som Navigationsskolerne under de nu gældende Bestemmelser kan byde paa. Derved har de yderligere tænkt sig, at der maaske kan rejses et Krav om en fyldigere Uddannelse helt igennem, som de er overbevist om, at Standen ikke kan være foruden, hvis den i Fremtiden skal hævde sin Stilling og bevare sin Anseelse.

Da der gentagne Gange i den norske Fagpresse har været ytret Ønske om, at der maatte gives norske Navigatører Oplysninger om netop de Emner, denne Bog behandler, har Oversætterne tænkt sig, at den ogsaa kan komme til Nytte blandt dem, da Sproget antagelig ikke kan være nogen Hindring for fuld Forstaaelse, og Savnet af en saadan Bog, saa vidt dem bekendt, har været lige saa føleligt i Norge som hos os.

De Emner, Bogen behandler, er bl. a. Deplacement og Dødvægt, Momenter, Opdrift, Kraftpaavirkninger, Bygning, Stabilitet, Slingring, Ballastning, Lastning — Ensartede Ladninger, Ladningens Forskydning, Virkningen af Vands Indtrængen i forskellige af Skibets Rum, Stabilitetsoplysninger, Tonnage, Fribord, Beregninger og praktiske Tabeller, en Række Beregninger, udført efter et Skibs Linietegninger m. m.

Vi haaber ved Lejlighed at kunne bringe en nærmere Omtale af denne Bog, der har naaet saa stor Udbredelse i England.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt væsentlige Forandringer i nogen Retning, hvad Raterne angaar. Tønen i de forskellige Markeder er fast, og Rederne kæmper videre for at drive Raterne yderligere i Vejret, hvilket i flere Tilfælde er lykkedes dem, om det end er forbunden med Vanskelighed, da Købmændene stritter imod det mest mulige. Et Skaar i Glæden over den almindelige Bedring paa Fragtmarkedet er de urolige Arbejderforhold rundt omkring. Man havde troet Strejken i London bilagt, men den udbrød igen i forrige Uge og er nu større end nogensinde tidligere. Alt Arbejde paa Themsen og i Dokkerne hviler, og i Liverpool og Manchester er der ogsaa Vanskeligheder. I Calais vedvarer Strejken, ligeledes i Petersborg, hvor den er særlig følelig, og hvor den uden Tvivl vil mærkes hele Sæsonen ud selv om den snart bilægges; thi der er Mangel paa Arbejdskraft. Der siges at ligge c. et Par Hundrede Koffardiske i Petersborg nu, deriblandt ikke saa faa danske. Kulfragterne til Østersøen er faste og højere, navnlig for Baade paa indtil c. 2,000 Tons.

Østen. Fra Java sluttedes Baade for Sukker i Sække til Marseille eller U. K. 29/6 (én), 30/6 (to Havne) pr. August.

Fra Bombay sluttedes til U. K./Kontinentet til 20/9 (én), 21/3 (to Havne) d. w. Basis. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til 16/9 (én), 17/6 (to Havne) pr. August—September. Hvede Australien/U. K. Kontinentet 25/6, Frankrig 6 d. ekstra.

Sortehavet etc. Store Baade fra Kherson/Nikolajeff/Odessa etc. eller Sulina 9/9 London eller Rotterdam, 10/ Hull eller Antwerpen, 10/1½ Weser, 10/3 Hamburg, mindre Baade Rotterdam 10/, Weser 10/3, Hamburg 10/6, N/C. eller »any« 11/. Fra Azow sluttedes til 11/ Rotterdam, 11/3 Antwerpen/Emden/Weser, 11/6 Hamburg. Alt pr. August Afslutning.

Middelhavet etc. Huelva/Rotterdam 7/6 f. d., Antwerpen 7/3 Tinto terms; Bilbao/Grangemouth 4/6, Tyne Dock 4/3, West Hartlepool 4/6; Santander/Rotterdam 4/9; Hornilla Bay/Rotterdam 6/; Honaine/Rotterdam 6/4½.

Nordamerika. Deals St. John N. B./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 36/, Sapelo/Antwerpen 71/; Golfen/Buenos Aires 125/6; Wilmington/Liverpool/Manchester, Bremen eller Ghent 27/6, all Cotton; Savannah/U. K. Kontinentet 30/ Form »0«; Kul Norfolk/Rio de Janeiro 16/6.

Østersøen. Fra Petersborg er Kornraterne nominelt 1/3 London eller Rotterdam, 1/6—1/7½ Dunkerque, 1/9 Rouen. Blandt Befragtninger kan nævnes: Kronstadt/Portsmouth 33/9 D. B., Hull 27/ D. B.; Petersborg/Grangemouth 25/ D. B. & B.

Saroko/Woodberry 36/ D. B. & B.; Uleåborg/Plymouth 29/ D. B. & B.; Brahestad/Hull 35/ D. B. & B.

Sundsvall/Lübeck M. 26 Boards. Fra Hvidehavet sluttedes bl. a. Archangel/Hull 39/ D. B. & B.; Devonport 43/9 D. B. & B., Kings Lynn 38/6 D. B. & B., Archangel og Omega 36/9 D. B. & B.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 4/1½ (2,800), Königsberg 5/ (1,400), Hamburg 3/3 (1,900), Antwerpen 3/10½ (2,000), Havre 4/3 (2,000), Hull/Kronstadt 3/10½ (5,000), Seaham/Pillau 4/9 (1,300), Firth of Forth/Kronstadt 4/ (2,800), 4/2 (2,500), Wiborg 4/10½ (1,200), Wismar 5/ (1,500). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport nævner vi: Kronstadt 5/ (2,000), Sveaborg 5/3 (2,000), Dieppe 5/ (1,400), Cherbourg 5/ f. d. (1,400), Rochefort Fres. 6,50 (1,550), Bordeaux Fres. 7 (1,200), Lissabon 6/6 (2,300), Barcelona 7/9 (4,500), Malta 4/3 (3,400), Madeira 7/9 (2,200), Rio de Janeiro 16/ (6,000), River Plate 15/9 (5,000).

Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register of Shipping er der indberettet om ialt 863 Skibe — alle paa over 100 Tons — med en samlet Tonnage af 947,690 Brutto Reg.-Tons, som i Aaret 1910 er udgaaet af Handelsflaaderne.

Deraf kondemneredes paa Grund af Søskaade, Brand, Kollision, Stranding etc., 293 Dampskibe med 421,549 Brutto Reg.-Tons, og 269 Sejlskibe med 169,987 Brutto Reg.-Tons. Af andre Aarsager kondemneredes 128 Dampskibe med 245,891 Brutto Reg.-Tons, og 173 Sejlskibe med 110,263 Brutto Reg.-Tons.

Denne Statistik er grundet paa Lloyd's Registers Kvartal-Opgørelser, men er rettet med de Oplysninger, som er indløbet senere.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 2 amerikanske, 6 britiske, 1 dansk, 3 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 2 norske, 1 russisk; ialt 18. Dampskibe: 2 amerikanske, 7 britiske, 1 chilensk, 1 kinesisk, 2 franske, 1 tysk, 1 norsk, 1 peruvisansk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 18.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 5, Kollision 4, kænret 3, forladt 1, kondemneret 1, ophugget 3, savnet 1; for Dampskibene: Stranding 4, Kollision 1, Ild 2, kænret 2, ophugget 8, savnet 1.

Standon, Dpsk. af Kristiania, der grundstodte paa Refsnæs er bragt flot af to af »D. F. D. S.«s Bugserbaade.

Anna, Skonnert af Marstal, er den 6. ds. ved Lappegrunden bleven paasejlet af Dpsk. »Eros« af Newcastle. »Anna« er indbragt til Helsingør med ovenbords Skade.

Hela, Skonnert af Hamburg, er indbugseret hertil efter Grundstødning ved Trelleborg. »Hela« kom fra Königsberg med en Ladning Rug bestemt hertil.

Jarramas, svensk Skoleskib, er kommet paa Grund paa »Hvidegrund« i Nyborg Fjord.

Union, Dpsk., fik den 5. ds. paa sin Tur hertil fra Skagen, en mindre Maskinskade og maatte returnere til Skagen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage, den »Ystad Warfs A.-B.« tilhørende Nybygning, c. 63 Netto Reg.-Tons, solgt til et Rederi i Marstal i billfærdig Stand.

Skonnert »Maius Bay«, der maaler 59 Netto Reg.-Tons er af Skibets Reder og Fører, A. C. Friis, Marstal, bleven solgt til Skibsfører R. C. Østermann (tidl. »Johanne«) for Kr. 15,500. Skibet er beliggende i Lübeck, hvor det overtages.

(»Æro Avis«.)

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. London 6/8. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 8/8. — Algarve, Borries, afg. Gofe 8/8. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 9/8. Nord paa. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 4/8. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 5/8. for Havre. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 27/7. til Leith. — Arno, Fischer, afg. Tunis 6/8. til Genua. — Aurora, Gommesen, ank. Königsberg 5/8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 9/8. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 7/8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 9/8. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Nordmaling 7/8. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. hertil 8/8. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 9/8. til Genua. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 8/8. til Riga. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15/6. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. La Rochelle 7/8. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 9/8. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8/8. — Hengest, Munk, afg. herfra 8/8. til Riga. — Hjelm, Rasmussen, dokker. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 8/8. til Petersborg. — Jolantha, Henriksen, dokker. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 8/8. for Liban. — Kentucky, Andresen, afg. Aalborg 9/8. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 1/8. — Kursk, Tonnesen, ank. Bordeaux 5/8. — Loire, Craignou, auk. Peters-

(Fortsættes Side 475.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1596. Vandstand. Thybøen-Kanal, Jyllands V-Kyst, Nordøen. I Thybøen-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevæn 4, m, i Svandholm-Løb 2,3 m, i Kobberø-Løb 3,3 m, i Gaasholm-Løb 3,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,6 m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden. Thybøen-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

1597. Lodsdamper atter paa Station. Skagen. Skagerrak. Lodsdamperen ved Skagen er atter paa Station. Skagen: 57° 44' N. Br. 10° 38' Ø. Lgd.

1598. Sten fundet. Kalleboer. Sundet. En Sten med 0,6 m Vand er fundet i 1,5 m Vand tæt Ø for Stagen med Kors, som staar paa Ø-Siden af Ronden i Kalleboer, mellem Knækkostene og Tornekosten. 55° 38' (02') N. Br. 12° 32' (38') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126 og 182).

1599. Vrag uskadeliggjort. Lynæs-Sand. Isefjorden. Vraget af Galeasen »Marie», Lynæs-Sand, er uskadeliggjort. Mindste Dybde er 1,3 m. Vraget: 55° 55' (38') N. Br. 11° 49' (38') Ø. Lgd. (Kort Nr. 151). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1222. Kjøbenhavn 1911.)

1600. Fyr tændt. Rifstangi. Melrakke-Sjætte. Island N-Kyst. Paa Yderenden af Rifstangi er tændt et hvidt Lynlyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde og Lysevne: 16 Sm. 19 m højt, rødt, firkanet Jernlaarm. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 66° 32' (14') N. Br. 16° 12' (02') V. Lgd. (Kort Nr. 212 og 239. Islandske Lods, Side 133. Fyr-Port. Nr. 606. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2813. Kjøbenhavn 1910).)

1601. Udlægning af Telegrafkabel. Advarsel. Heimaey. Vestmannaeyjar. Island S-Kyst. Antagelig i den sidste Halvdel af August 1911 vil der blive udlagt et Telegrafkabel mellem Heimaey N-Kyst og Krossand, Island S-Kyst. Telegrafkabelt skal udgaa fra et Punkt paa Kysten af Heimaey, der ligger c. 600 m V. t. S. fra Heimaeytrigonometriske Station (283 m), fra dette Punkt gaar Kablet c. 100 m N. i og drejer derefter c. N. 52° V. i c. 8 Kbl, indtil Midten af Allsey kommer overet med Heimaey NV-Kant, i hvilket Mærke (N. 27½° Ø) Kablet gaar over til Krossand, hvor det skal lande c. 2 Sm N. t. V. fra Udlobet af Alar. Kablet lejet ved Kysten er paa begge Sider afmærket med Baaker, Bagbaakerne har som Topbetegnelse en rund, rød Skive med en smal, hvid Kant over en hvid Diamant med smal, rød Kant. Forbaakerne har som Topbetegnelse en rund, rød Skive med smal, hvid Kant. Baakerne bestaar af Pæle med røde og hvide Bæltter.

De Søfarende advares mod at ankre i eller paa anden Maade at beskædigte Kablet. Alfsøy: 63° 24' N. Br. 20° 22' V. Lgd. (Kort Nr. 222, 226 og 239. Islandske Lods, Side 20, 185, 187 og 190.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1602. Fyr forandret. Laboratoriehøjen. Karlskrona. Sverig. Laboratoriehøjen Fyr er nu forandret, det viser rødt Lys fra S. 21° Ø, til S. 9° Ø. I øvrigt som tidligere angivet. Synsvidde: 6 Sm for rødt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 56° 09' 45" N. Br. 15° 36' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 192. Kjøbenhavn 1911.)

1603. Lys- og Fløitetønde skal udlægges. Høborg. Gotland S-Kyst. I Efteraaret 1911 skal en Lys- og Fløitetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek. udlægges ud for Høborg Rev, paa S-Spidsen af Gotland. Høborg Fyr: 56° 55' 20" N. Br. 18° 09' 04" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

69° Ø, fra Midten af Green Island og S. 37° V. fra Fyret paa Helensburgh Molehoved. Green Island: 55° 59' N. Br. 4° 46' V. Lgd.

I Rosneath Bay er indret følgende Dybder: d) 4,2 m 6 Kbl N. 8° Ø, fra Rosneath Taarn og N. 84° V. fra Fyret paa Helensburgh Molehoved. e) 8,5 m henholdsvis 6,8 Kbl N. 5° V. og N. 81° V. fra samme Punkter. f) 8,5 m henholdsvis 6,0 Kbl N. 11° V. og N. 83° V. fra samme Punkter. Rosneath Taarn: 55° 59' N. Br. 4° 47' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1632. Fyr slukket, midlertidigt Fyr tændt. Pointe Saint-Mathieu. Frankrig. Point Saint-Mathieu Hovedfyr er slukket og det midlertidige hvide Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 15 Sek., er tændt. Det lyser fra c. Ø. gennem S. og V. til c. N. 48° 19' 50" N. Br. 4° 46' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1373. Kjøbenhavn 1911.)

1633. Baake fuldført. La Jument. Penmarc'h. Paa La Jument er den sorte Steinbaake med Cylinder paa Toppen fuldført. 47° 46' 45" N. Br. 4° 21' 53" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1351. Kjøbenhavn 1910.)

1634. Tønder udlagt. Little Natashkwan Harbour. Gulf of St. Lawrence. Canada. Ved Indløbet til Little Natashkwan Harbour er udlagt en rød Spiritønde i 13 m Vand ved Sphinx Rock og en rød Spiritønde i 9 m Vand ved 4 m Grunden, som ligger c. 7/8 Sm S. 6° V. fra Sphinx Rock. Little Natashkwan Harbour: 50° 11' N. Br. 61° 50' V. Lgd.

1635. Fyr tændt. Clark City Værft. Pointe Noire. Seven Islands Bay. Gulf of St. Lawrence. Paa Yderenden af Værftet paa Pointe Noire er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 9 Sm. 50° 09' 56" N. Br. 66° 28' 19" V. Lgd.

1636. Fyr tændt. Ile Verte. River St. Lawrence. Paa Yderenden af Værftet ved Ile Verte er tændt et hvidt, fast Fyr. 48° 01' 25" N. Br. 69° 20' 48" V. Lgd.

1637. Ledefyr forandret. Charlo Harbour og Cole Harbour. Torbay. Nova Scotia S-Kyst. Charlo Harbour hvide, faste Ledefyr er forandret til røde, faste Fyr. Forfyret: 45° 14' 48" N. Br. 61° 19' 54" V. Lgd.

Cole Harbour røde, faste Ledefyr er forandret til hvide, faste Fyr. Forfyret: 45° 15' 45" N. Br. 61° 17' 00" V. Lgd.

1638. Fyr tændt. Eastern Points Harbour. Nova Scotia S-Kyst. Ved Indløbet til Eastern Points Harbour er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. 44° 21' 00" N. Br. 64° 12' 02" V. Lgd.

1639. Fyr tændt. Cheverie. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia. Ved Inderenden af Værftet ved Cheverie er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm 45° 09' 32" N. Br. 64° 10' 50" V. Lgd.

1640. Tønder udlagt. Bremen Island Passage. Muscongus Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Løbet mellem Bremen Long Island og Cow Island er udlagt følgende Tønder: Cow Island Spiritønde I i 4,5 m Vand N. 51½° V. fra Cow Island venstre Kant og N. 29¼° Ø. fra Cow Island højre Kant. Bremen Island Klokketønde 4 BI i 9,5 m Vand N. 80¼° V. fra Martins Point højre Kant og N. 7¼° Ø. fra Calf Island højre Kant. Muscongus Bay: 43° 52' N. Br. 69° 25' V. Lgd.

1641. Tønde udlagt. Padanaram Channel. Apponaganset Bay. Buzzards Bay. Massachusetts. Ved Drejet i Padanaram Channel er udlagt Padanaram Channel Spiritønde 8 S. 70½° V. fra Old Tower paa Clarks Point og N. 22½° V. fra Barekneed Rocks Baake. Apponaganset Bay: 41° 35' N. Br. 70° 57' V. Lgd.

1642. Oplysning om Taagsignal. Pomham Rocks Fyr. Providence River. Rhode Island. Taagekloben ved Pomham Rocks Fyr giver To-Slag hver 20 Sek. med 2½ Sek. Pause mellem Slagene. 41° 46' 40" N. Br. 71° 22' 12" V. Lgd.

1643. Lysvinkel forandret. Brandywine Shoal Fyr. Delaware Bay. Grænsen mellem den hvide og den røde Lysvinkel i Brandywine Shoal Fyr forandres fra S. 23,6° Ø. til S. 20° Ø. I øvrigt uforandret. 38° 59' 10" N. Br. 75° 06' 48" V. Lgd.

1644. Tønde udlagt. Petty Island Channel. Delaware River. Petty Island Lower End vandret strøbet Spiritønde er udlagt i 3,5 m Vand ved V-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra Petty Island, S. 47½° V. fra William Street Værfts højre Kant og N. 79° V. fra Pavonia Pier venstre Kant. Petty Island: 39° 56' N. Br. 75° 09' V. Lgd.

1645. Fyr tændt, midlertidigt Tønde inddraget. Cape Florida Shoal. Key Biscayne Bay. Florida Reefs. Florida. Cape Florida Shoal røde, faste Fyr, der blev ødelagt i en Orkan 1909, er atter tændt og den midlertidige Tønde er inddraget. 25° 38' 27" N. Br. 80° 08' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2988. Kjøbenhavn 1909.)

1646. Fyr tændt. East Washerwoman Shoal. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. East Washerwoman hvide, faste Fyr, der blev ødelagt i en Orkan 1909, er atter tændt. 24°

1604. Ledebarer opført. Gamla Grisslehamn. Alands Haf. Ved det S-lige Indløb til Gamla Grisslehamn er der opført 2 Ledebarer. Den ydre Baake paa 59° 59' 23" N. Br. 18° 53' 05" Ø. Lgd. Den indre Baake paa 59° 59' 25" N. Br. 18° 52' 53" Ø. Lgd. Afstanden mellem Baakerne er e. 235 m og Baakerne er overet i S. 71° Ø. — N. 71° V. Ledehtinen løber over Grundene med 6,5 og 7 m Vand, paa hvilke det grunddybde med svær Sø.

1605. Lystønde udlagt. »Sörgradden«. Bottinske Bugt. »Sörgradden« Lystønde er nu udlagt paa den ny Plads. 63° 33' 18" N. Br. 20° 50' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 248. Kjøbenhavn 1911.)

1606. Grund fundet og afmærket. Augusta Grund. Rødhavn—Mariehamn. Aalandsøer, Finland. En 2. m Grund, Augusta Grund, er fundet i Farvandet fra Rødhavn til Mariehamn, e. 214 m V. fra Lemhöte V.-Kyst. Ø. og V. for Grunden er udlagt Vagere i 5. m Vand, paa henholdsvis 60° 05' 13" N. Br. 19° 58' 45" Ø. Lgd. og 60° 05' 14" N. Br. 19° 58' 42" Ø. Lgd.

1607. Baaker opført. Allgrund og Södra Røfholm. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Paa Allgrund er opført en Baake paa 59° 50' 08" N. Br. 23° 16' 08" Ø. Lgd. Paa Södra Røfholm er opført en Baake paa 59° 50' 13" N. Br. 23° 16' 21" Ø. Lgd. Baakerne består af hvide Stænger med hvid Trekant, med en Spids opad, paa Toppen. Holdt overet leder de V. om Kåhlomen og mellem Vagere paa Siden af Linjerundet og Ø. Kysten af Flakskär.

1608. Lystønde bortrevet. Stredna. Finske Bugt. Rusland. Lystønden ved Stredna Baake er bortrevet. 60° 10' N. Br. 28° 20' Ø. Lgd.

1609. Grund afmærket. Kunnö. Higa Bugt. Østersøen. 1) En 2. m Grund er fundet e. 1,5 Sm Ø. fra Pilotas Punt; en Vager med S-lig Topbetegnelse er udlagt i 4,5 m Vand 44,5 Kbl. N. 48° Ø. fra Kunnö Fyr. 2) To Sten, som ligger e. 2 Sm Ø. fra Kunnö Fyr er afmærket med en Vager med Ø-lig Topbetegnelse, der er udlagt i 11 m Vand 27,5 Kbl. N. 84° Ø. fra Kunnö Fyr. 3) Ud for Revet, som gaar S. i fra Kunnö Fyr, er i 11 m Vand udlagt en Vager med S-lig Topbetegnelse 26,5 Kbl. S. 12° Ø. fra Kunnö Fyr. 4) En Vager med N-lig Topbetegnelse er udlagt 2,5 Sm S. 49° V. fra Kunnö Fyr. Vagere staar 0,5 Sm N. 90° Ø. fra en Grund med 1,5 m Vand. Kunnö Fyr: 58° 06' N. Br. 23° 59' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1610. Vraglystønde atter udlagt. Lysørst N. Higa Bugt. Østersøen. Lystønden ved Vraget af Damperen »Hans Wegatski« er atter udlagt. 57° 0' 39" N. Br. 21° 39' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 291. Kjøbenhavn 1911.)

1611. Tønde midlertidig inddraget. Dievenow. Tyskland. Paa Grund af Uddybningsarbejder i Dievenow Munding er den sorte Spidstønde lige over for V.-Molehovedet inddraget for e. 3 Uger. 54° 01' N. Br. 14° 43' Ø. Lgd.

1612. Svaajoplads afmærket. Haderslev Fjord. Lille-Belt. I Haderslev Fjord er der paa Bagbord Side af Farvandet lavet en e. 120 m bred og 3 m dyb Svaajoplads mellem den sorte Due d'Albe ved Fjorholm og den sorte Spidstønde N. for Gennemgravningen ved Anstrup Teegl-værk. Paa Bagbord Side er Svaajopladsen afmærket med 5 Prikker. 55° 16' N. Br. 9° 35' Ø. Lgd. (Kort Nr. 223.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1613. Forandring og Tænding af Fyrlamper. Norge. Ved Brandetidens Begyndelse i 1911 indtræder følgende Forandringer:

Sandtorv Fyrlampe er flyttet til Varden paa Storboen og hedder nu Storboen Fyrlampe. Den viser Lys med En-Formorkelse, hvidt Lys fra S. 35° V. fra V. om 3 m Grunden N. for Hallevorn, til S. 44° V. fra Ø. om Grunden fra Sandtorvlandet; rødt Lys derfra til N. 18° V. fra Ø. om Øspira; hvidt Lys derfra til N. 14° Ø. fra V. om Diphavnssneset; grønt Lys derfra til S. 61° Ø. fra N. om Grunden fra Fjeldsholmene, rødt Lys derfra til S. 29° Ø., ind paa Fjeldsholmene. Synsvinden: 6, 4 og 3 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 68° 34' 20" N. Br. 16° 32' 30" Ø. Lgd.

Køstingrunden Fyrlampe, ved Sandtorv, er tændt. Den viser grønt Lys med To-Formorkelse fra N. 11° V., fra Ø. om Haukebøsset, gennem N. Ø. og S. til S. 48 1/2° V., ind paa Landet ved Sandtorv. Synsvinde: 3 Sm. 68° 34' 20" N. Br. 16° 32' 10" Ø. Lgd.

1614. Fyr nedlagt og Fyr tændt. Vaagen og Underholmen. Helligvær. Ved Brandetidens Begyndelse 1911 nedlægges Vaagen Fyr, 67° 26' 05" N. Br. 13° 59' 55" Ø. Lgd. og Underholmen Fyr ved Vokvær tændes. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formorkelse, der viser rødt Lys fra N. 67° V. til N. 29° V., fra N. om Grunden ved Vokvær; hvidt Lys derfra til N. 12° V., fra V. om Grunden af Sejskar; grønt Lys derfra til S. 69° Ø., fra S. om Grunden ved Tønskjær (Lyset skjules mellem N. 80° Ø. og S. 77° Ø. af Varden); rødt Lys derfra til S. 6° Ø., fra V. om Grunden ved Kvittingene (over en 1,5 m Baac); grønt Lys derfra til S. 53° V. Flammens Højde: 21 m. Synsvindene: 7, 4,5 og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. 67° 25' 55" N. Br. 14° 00' 25" Ø. Lgd.

1615. Fyr forandret. Kjøeen. I Kjøeen Fyr er indsat en grøn Lysvinkel, der lyser fra S. 63° Ø. til S. 39° Ø. Synsvinden er nu 7, 4,5 og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. 68° 19' 15" N. Br. 15° 42' 00" Ø. Lgd.

1616. Vrag afmærket. Eiben. Tyskland. Tæt oven for den graa Tønde ved Pladsen for Skibe med Eksplosionsstoffer ud for Britzlether Sande er der e. 20 m Ø. for Linien »Stader-sund Fyr overet med Bassenlleth Fyre« sunket en Eyert, over hvilken der er 7 m Vand. Mærkeskib er udlagt tæt neden for Vraget. Stadersund Fyr: 53° 37,5" N. Br. 9° 32', Ø. Lgd.

Et lille Fartøj er sunket paa Watet mellem Kjøebanken og Bolværket »Alle Løbe«. En grøn Vragtønde er udlagt 15 m N. for Vraget, der ligger paa 53° 52' 57" N. Br. 8° 42' 06" Ø. Lgd.

1617. Fyr atter tændt. Altona. Eiben. Flytningen af Due d'Alberne ud for Westkai i Altona Haven er nu endt og Fyrene paa Ø. og V-Due d'Alben er atter tændt. Det Ø-lige Fyr er flyttet 25 m SØ. i og det V-lige Fyr 18 m S. i. 53° 32' N. Br. 9° 55', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 959. Kjøbenhavn 1911.)

1618. Fyrskibet »Bremen« atter udlagt. Fyrskibet »Bremen« er atter udlagt. 53° 48' 06" N. Br. 8° 08' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 959. Kjøbenhavn 1911.)

1619. Tønder flyttet. Jade. I Jade ligger de røde Spiritønder: I i 11,5 m Vand paa 53° 46' 34" N. Br. 8° 04' 22" Ø. Lgd. og K i 12,5 m Vand paa 53° 45' 49" N. Br. 8° 03' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1197. Kjøbenhavn 1911.)

1620. »Gemsbank« Fyrskib midlertidig ombyttet. Jade. »Gemsbank« Fyrskib er paa Grund af Reparation midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser samme Fyr, men kun afgiver Taagesignal med Klokke. 53° 34' 44" N. Br. 8° 11' 03" Ø. Lgd.

1621. Bessling midlertidig forhindret. Store Sluse. Ljuiden. Holland. Mellem den 7de og den 19de August d. A. kan den store Sluse ved Ljuiden paa Grund af Efteravn være spærret for Seilads dog i højst et Ethal af Gangen. 52° 28' N. Br. 4° 37' Ø. Lgd.

1622. Fyr forandret. La Panne. Belgien. La Panne røde, faste Fyr lyser nu fra S. 66° V. gennem V. og N. til N. 130° Ø. I øvrigt uforandret. 51° 06' N. Br. 2° 35' Ø. Lgd.

1623. Fyrskibet »Ruytingen« atter udlagt. Frankrig. Fyrskibet »Ruytingen«, der viser rødt Et-Blink hver 20 Sek., er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddraget. 51° 14' 30" N. Br. 2° 12' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1910.)

1624. Vrag. River Humber. England. Et Vrag med en Mast e. 1 m over Vandet er sunket 4 Sm N. 73° Ø. fra »Spurr« Fyrskib. 53° 35' 00" N. Br. 0° 20' 10" Ø. Lgd.

1625. Midlertidige Fyr. Blyth. Ud for V.-Pieren og V. for denne, Blyth, er opført Borestativer indtil en Afstand af 300 m fra Pieren. Om Natten vises 2 røde Fyr fra hvert Borestativ. Fyrene er anbragt lodret for hinanden med et Mellemrum af 1 m. 55° 07' N. Br. 1° 29' V. Lgd.

1626. Havnaarbejder. Rosyth. River Forth. Skotland. Ved Rosyth udløres Uddybningsarbejder. Man skal holde sig uden for Linien: »Beamer Rock Fyr« — den røde Lystønde ud for Rosyth. Mudtermaskinen skal passeres med langsom Fart. Fra Mudtermaskinen vises 3 røde Fyr anbragt i Trekant. 56° 01', N. Br. 3° 26', V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1627. Lystønde midlertidig forandret. Bassure de Baas. Boulgne. Frankrig. Lystønden ved Bassure de Baas viser midlertidig hvidt, fast Lys i Stedet for hvidt Lys med To-Formorkelse. 50° 48' 35" N. Br. 1° 33' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 864. Kjøbenhavn 1910.)

1628. Lystønde forsøgsvis ombyttet med en Lys- og Undervandsklokke. Carnot Dige. Boulgne. Lystønden, der er udlagt e. 200 m uden for Carnot Dige, er nu til Forsøg ombyttet med en rød Lys- og undervandsklokke, som viser grønt, fast Lys. Den flyttes efterhaanden med en rødt Lys- og undervandsklokke, som viser grønt, fast Lys. Den flyttes efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 50° 44' 02" N. Br. 1° 34' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2777. Kjøbenhavn 1910.)

1629. Taagesignal oprettes. Cap de la Hague. I 1911 oprettes ved Cap de la Hague Fyr en Taagesignalsation, som med Taagedorn skal give To-Stod hver 1 Min., Stod 4, Sek., Pause 1,5 Sek., Stod 1,5 Sek., Pause 5,2 Sek., Taagesignalet kan gives til Forsøg. 49° 43' 22" N. Br. 1° 57' 15" V. Lgd.

1630. Fyr permanent. Plateau de Barronic. Plateau de Barronic hvide Fyr med En-Formorkelse hver 5 Sek. herunder nu permanent. 49° 01' 41" N. Br. 2° 48' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1906. Kjøbenhavn 1910.)

1631. Grunde. Gare Loch. Skotland. Ud for Rosneath Point er fundet følgende Dybder: a) 8,5 m 4 Kbl S. 10 V. fra Midten af Green Island og S. 69° V. fra Craignedoran N.-Moleoved, b) 7,5 m henholdsvis 4 Kbl S. 17° Ø. og S. 69° V. fra samme Punkter. c) 14,5 m 3. Kbl S.

39' 55" N. Br. 81° 04' 31" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1647. Baaker eksisterer ikke, Honduras Bay, Gulf of Honduras, Guatemala. Følgende Baaker eksisterer ikke: 1) Opmaalingsbaaken paa S.-Siden af Ox Tongue Shoal, 15° 53', N. Br. 88° 38', V. Lgd. 2) Den røde Opmaalingsbaake paa V.-Siden af St. Thomas Bight ud for Puerto Barrios Dæmning, der ligger paa 13° 44', N. Br. 88° 37', V. Lgd. 3) Den sorte Opmaalingsbaake paa Ø.-Siden af St. Thomas Bight, c. 6 Klil S. for Puerto Barrios Dæmning.
1648. Tønde eksisterer ikke, Palas Rock, Cardenas Bay, Cuba N.-Kyst. Den røde Spids-tønde paa N.-Siden af Palas Rock eksisterer ikke. Palas Rock: 23° 17', N. Br. 81° 04', V. Lgd.
1649. Ledeaaker eksisterer ikke, Puerto Padre, Cuba N.-Kyst. Ledeaakerne paa Ø.-Pynten ved Suavringen ved Indløbet til Puerto Padre eksisterer ikke. 21° 16' N. Br. 76° 32', V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1650. Lystønde udlagt, English Bank, Rio de la Plata. Ud for Ø.-Enden af English Bank er i 9, m Vand udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink. 8 3/4 Sm S. 45° Ø. fra »English Bank« Fyrskib. 35° 12' 15" S. Br. 55° 46' 12" V. Lgd. (eng. Adm. Kort Nr. 493). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1025. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1651. Fyr skal forandres, Melilla, Spanien. I August 1911 skal Melilla røde, faste Fyr forandres til et hvidt Fyr med To-Formarkelser. 35° 17' 40" N. Br. 2° 56' 30" V. Lgd.
1652. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket, Frankrig S.-Kyst. Naar Signalet for neddykkede Undervandsbaade (rødt og gult Flag) vises fra Semaforen eller Ledesagdamperen ved nævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsbaade:
 Cette. Zonen begrænses mod N. af Kysten Ø. for Havnen, mod S. af Linien »Saint-Clair Fyr overet med Fyret paa Ø.-Enden af Bølgebrøderen«, mod Ø. af Meridianen gennem Frontignan Klokketårn.
 Marsaille. Røde Nord: Zonen Ø. for Linien »Toppen af Øen Maire overet med Chateau d'If«. Røde Sud: Zonen som ligger imellem Linien »Den V.-lige Del af Øen Riou overet med Cap Croisette« og Linien »Den V.-lige Del af Øen Riou overet med Øen Maire«. Toulon. Zonen begrænses mod N. af Linien »Val Mer overet med det grønne Fyr paa den store Mole«, mod S. af Linien »Tamaris biologiske Institut overet med Saint-Mandrier Fyr«, mod Ø. af Linien fra Canter Taarn til Cap Brun Fort.
 Nice. Zonen begrænses mod V. af Linien »Mont Gros Observatorium overet med Fyret paa Havneolen«, mod Ø. af Linien »Mont Gros Observatorium overet med Klipperne Ø. fra Havnen«, mod S. af Breddeparallellen gennem Cap Ferrat.
1653. Fyr midlertidig slukket, Lavezzi, Bonifacio Stræde, Corsika. Lavezzi Fyr er midlertidig slukket. 41° 19' 00" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd.
1654. Undervandsarbejder, Palmaria, Golfo di Spezia, Italien V.-Kyst. Paa Grund af Undervandsarbejder Ø. for Øen Palmaria er det, fra den 16de Aug. d. A. indtil videre, forbudt at komme inden for 1200 m fra Land mellem Punta Scuola og Punta Mariella. Palmaria: 44° 02', N. Br. 9° 50', Ø. Lgd.
1655. Fyr forandret, Pola, Østerrig-Urgarn. Det midlertidige gule Havnefyr paa Hovedet af Elisabeth Møle er ombyttet med 2 røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde henholdsvis 5, og 7,5 m. Synsviddelse: 4 Sm. Fyrene viser hvidt Lys ind over selve Mølen. 44° 52', N. Br. 13° 50', Ø. Lgd.
1656. Fyr tændt, Glavica, Melada. Paa Glavica Pynt er tændt et grønt Lynfyr, som viser To-Lyn hver 6 Sek. Flammens Højde: 9 m. Synsviddelse: 4 Sm. 44° 13', N. Br. 14° 53', Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Aug. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	107 - 1/4	107	107 1/4
Danmark		73	73 1/2
Norden	93 1/2	93 1/2	93 3/4
København		93 1/2	93 3/4
Carl		—	—
Dannebrog	87 1/4	87	87 1/4
Skjold	72 3/4	72 1/2	72 3/4
Urania		14 1/2	16 1/2
Union		—	—
Dampsk. af 1896		87	87 1/2
Hejmdal		103	104
Østasiatiske	139 - 3/4	139 3/4	139
Østersøen		—	—
Nordøen	5 1/2	5 - 6	5 1/2
Gorm		14	96
Torm		88	89
Inga		72	75
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		55	75
Førene Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	52 1/2	52 1/2	52 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% føren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.	93 1/4	93	93 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 3/4	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90 1/4	92 1/4
4% — — — 2. Serie.		95	95 1/4
4% — — — 1.		95 3/4	97 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		89 1/2	90
4% — — — 7.		95 1/4	95 3/4
3 1/2% Landkreditk.		88 1/2	89 1/2
4% Østift. Kreditf.		95 1/2	95 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151 3/4	151 3/4	152
Privatbank		112 1/2	112 3/4
Landmandsbank	139 3/4	139 3/4	140
Handelsbank	139 1/4	139 1/4	139 1/2
Grundejersbank	21 - 1/4	21	21 1/2
Burm. & Wain		90 1/2	92
Helsingørs Jærnsk.		75 1/2	76
Sukkertabr.	263 3/4	206 3/4	264
Bryggeri Aktier	208 1/2	209 1/4	209 1/4

Vekselkurser d. 9. August 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.15
Paris	72.00	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. August 1911.	
Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols.	92.80
3 1/2% — Boden Kredit.	90.00
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	102.40
4% — 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Førene Dampsk.“ 148,000, „Danmark“ 16,000, „Norden“ 31,000, „Carl“ 20,000, „Dannebrog“ 46,000, „Skjold“ 66,000, „Urania“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 14,000, „Gorm“ 60,000, „Neptun“ 24,000, „Dansk-russisk“ 422,000, „Østasiatisk“ 82,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

1657. Fyrs Belligenhed. Jaigarh. Forindien V.-Kyst. Jaigarh Fyr ligger paa den SV-lige Del af Kustlandet, 3/4 Kbl S. 15° V. fra dets nuværende Plads i Kortene. 17° 17' 40" N. Br. 73° 10' 55" Ø. Lgd. (eng. Adm. Kort Nr. 739).

1658. Lodsignaler. Sandhaeds. River Ngli. Bay of Bengal. Medens SV-Monsunen blæser, 15de Marts til 31te Oktober, vises nedenævnte Lys fra Lodskeibet, der er paa Station ved Sandhaeds, c. 8 Sm S. eller SV. fra Eastern Channel Fyrskib, som ligger paa 21° 00' N. Br. 88° 12' 0. Lgd. Kendingssyset er en elektrisk Lyskegle, som er hævet c. 30' og som vises hver halve Time. Den føres fra Ø. gennem S. til V. og tilbage igen i Løbet af 1 Minut.

1659. Tidsignal. Rangoon. Bay of Bengal. Tidsignalet (Kuplet) paa Taanuel paa Mayo Sailors Home i Rangoon falder daglig, uddagen paa Søndage, 0 T. 00 Min. 00 Sek. Rangoon Middeltid, hvilket svarer til 17 T. 35 Min. 20 Sek. Greenwich Middeltid. Mislykkes Signalet, bliver Kugelen oppe eller hejsses straks igen og Signalet gentages da i Time senere. Desuden gives Tidsignal daglig, uddagen paa Søndage, med et Kanonskud Klokken 0 T. 00 Min. 00 Sek. Rangoon Zonetid, hvilket svarer til 17 T. 30 Min. 00 Sek. Greenwich Middeltid. Der er altsaa 5 Min. 20 Sek. Forskel paa den stedlige Middeltid og Zonetid. Tidsignalkuglen: 16° 43' N. Br. 96° 10' Ø. Lgd.

X. Asiens O.-Kyst med Japan.

1660. Fyr skal tændes. Straten Doerian, Philipp og Singapore. Lystønde skal indtages. **Middeldurg-Rit.** Sumatra Ø.-Kyst. I Stræt Singapore skal tændes et rødt Fyr med En-Fornørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., paa N.-Kanten af Niparif. Synsvide: 10 Sm. 1° 09' N. Br. 103° 39' Ø. Lgd.

I Stræt Philipp skal tændes et hvidt Fyr med En-Fornørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., paa SØ-Kanten af det ikke landfaste Rev SSO, for Takong Ketjil. 1° 06' N. Br. 103° 43' Ø. Lgd.

I Stræt Joerian bliver Fyret, der skal tændes paa Ø-Kanten af Middeldurg-Rit, et rødt Fyr med En-Fornørkelse hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Synsvide: 10 Sm. 0° 51' N. Br. 103° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 624. Kjøbenhavn 1911.)

1661. Høv findes ikke. Nias N. Sumatra V.-Kyst. Revet N. for Nias, paa 1° 44' N. Br. 97° 30' Ø. Lgd. findes ikke.

1662. Høv fundet. Pini. Batoe-elstanden. Ved Øen Pini er fundet: Et Rev med 13 m Vand ved NV-Pynten, paa 0° 10' N. Br. 98° 30' Ø. Lgd. Et 7 m Rev S. for Øen, paa 0° 01' N. Br. 98° 46' Ø. Lgd. Et 7 m Rev Ø. for Øen, paa 0° 06' N. Br. 98° 36' Ø. Lgd.

1663. Vrag. Singapore Red. Dampren »Karang« er sunket paa Singapore Red, 7, Kbl S. fra Tr. Katong. Mastene og Skorstenen er over Vandet, og der vises derfra et rødt Flag og 2 røde Lanterner lodret for hinanden. Tr. Katong: 1° 17' N. Br. 103° 53' Ø. Lgd.

1664. Oplysning om Taagesignal. Steep Island. Yang Tse Kiang. China. Da Taagesignalet med Strene fra Steep Island ikke kan høres af S. fra kommende Skibe, gives Taagesignalet med Kanon paa samme Maade som tidligere for Skibe, der kommer S. fra, men ikke for Skibe, der kommer N. fra 30° 12' N. Br. 122° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1516. Kjøbenhavn 1911.)

1665. Grund fundet. Gale Hav. En 6 m Grund ligger paa omtrent 33° 36' N. Br. 121° 39' Ø. Lgd. i det Gale Hav.

1666. Fyr tændt. Hyochuto. Byojun Ko (Port Arthur). Kwang Tung. Paa Hyochuto (tidligere Chukohki) Taarn ved Pei Yue Shan er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 177 m. 38° 48' 36" N. Br. 121° 14' 46" Ø. Lgd.

1667. Mindre Dybde. Nakasa Bank SV. Taidong Kang (Ping Yang Inlet), Korea V.-Kyst. SV. for Nakasa Bank er der fundet Dybder paa 4, 5, 6, 7, 8 m inden for 18 m Kurven, som man advares mod at komme indover. 38° 37' N. Br. 124° 51' Ø. Lgd.

1668. Taagesignal forandret. Sai Tau (West Islet). Ping Yang Inlet. Taagesignal gives nu ved Sai Tau med 2 Kanonskud med 3 Minutters Pause imellem, naar et Skibs Taagesignal høres. Om nødvendigt gentages Signalet efter 5 Minutters Forløb. 38° 33' 01" N. Br. 124° 45' 48" Ø. Lgd.

1669. Oplysning om Grunde. Futami Ko og Hisago Jima S. Chichi Jima. Ogasawara Islands. Japan. Revet c. 1 1/2 Kbl S. for Kuro Iwa (Black Rock) har kun 0,2 m Vand og strækker sig 1/2 Kbl længere S. i end vist i Kortene. 3,2 m Revet, som formodtes at ligge 4 Kbl SV. fra Kuro Iwa, eksisterer og har kun 2,2 m Vand. Fra Futami Iwa (North Rock) strækker et tørfaldende Rev sig c. 1 Kbl S. i. 1 1/2 Kbl N. 21° V. fra V.-Enden af Kaname Iwa er Dybden 12,2 m. Imellem dette Sted og Kaname Iwa er Dybden 14,2 m. Fra V.-Enden

af Yeloshi Iwa (Square Rock) strækker Rev sig ud mod V. og S. Yderendene af disse Rev har 14,2 m Vand og ligger henholdsvis 1 1/2 Kbl S. 57° V. og 2,1 Kbl S. 21° Ø. fra 1,2 m Stedet tæt ved NV-Enden af Yeloshi Iwa.

S. for Hisago Jima (Little Goat Island) er fundet følgende Dybder: 1,4 m i 22' og 35 m Vand 5,1 Kbl N. 46° V. fra Toppen af Hitomaru Jima. 4,1 m i 15' og 27 m Vand 4 Kbl N. 53° V. fra Toppen af Hitomaru Jima. Herfra strækker et smalt Rev sig S. i. Hitomaru Jima: 27° 06' N. Br. 142° 11' Ø. Lgd.

1670. Grunde. Aino Se og Kambei Se. Bungo Snido. I Bungo Snido ligger en, c. 1/2 Sm i NØ-SV. lang, Grund med 9,1 m Vand. Grunden, som kaldes Aino Se, ligger i 51 m Vand 15,1 Kbl N. 3 1/2 Ø. fra Quitsukami Shima. 33° 07' 40" N. Br. 132° 19' 16" Ø. Lgd. Dybden paa Kambei Se er kun 5,9 m. 33° 10' 23" N. Br. 132° 10' 45" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1671. Karantænestemmelser. Gjuralfar. — Skibe, som har anløbet Livorno, tilstedes der ikke Adgang til Havnen for 7 Dage efter Afgangen fra Livorno og kun efter tilfredsstillende Lægeundersøgelse.

Karantænen over for Skibe, der kommer fra Marseille, er opløst.

Grækenland. — Skibe, som kommer fra Catania, er underkastet 5 Dages Karantæne og Skibe fra Port-Said 3 Dages Karantæne.

Malta. — Livorno, Salerno og Catania er erklæret kolerasmitte.

Spanien. — Nikolajewsky, Lepel, Koznodemiansk, Zongoudek, Belnoute, Mazzagona, Tripani, San Martino di Valle Candine, San Michele Serino, Cerro Volturro, Castellone, San Vincenzo, Livorno, Civitavecchia, Galtanisetta, Rieti, San Stefano di Cannasura, Brusca, Tokat, Yalova, Anassia, Kutahno, Sivras og Gallipoli er erklæret kolerasmitte.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: refter, ny Udgave + anuulret; T: Tillæg.

Kors eller Bogs Nr. England: England, East Coast. — River Medway, sheet I. Juni 1911. R 1834 England, East Coast. — River Medway, sheet II. Juli 1911. R 734 Red Sea. — Suez bay. Juli 1911. R 3214 Red Sea. — Ports Ibrahim and Thewfik. Juli 1911.

Forenede Stater i Nord-Amerika: Circulation in the North Atlantic in the Month of August. Tyskland: Indischer Ozean; Golf von Beugaten; Coocanda bis Cap Negratis. 1: 1.500.000. Pils N. 2.50.

Nordsee: Deutsche Küste: Die Elbe von Krautsand bis Brunsauhausen. 1: 25.000. Pils N. 2.80.

borg 26./7. — Louise, Larsen, ank. hertil 6./8. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 9./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./8. — Moskovo, Jonsen, ank. Antwerpen 8./8. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Cavalla 8./8. til Rodosto. — Nordjylland, Søberg, pass. Holfenau 4./8. for Petersborg. — O. B. Suhr, Friseneuve, ank. Petersborg 9./8. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 5./8. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 1./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 7./8. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 3./8. — Pregel, Iversen, dokker. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 3./8. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 2./8. — Saxo, Müller, oplagt. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 4./8. til Boston. — Thyra, Dam, ank. Stettin 6./8. — Tiber, Bech, ank. Malaga 7./8. — Tyr, Thaning, ank. Windan 10./8. — United States, Gøtsche, ank. hertil 18./7. — Vendsyssel, Rasmussen, afg. Antwerpen 9./8. til Petersborg. — Viking, Meyer, afg. Bergen 8./8. Syd paa. — Minsk, Harder, afg. Riga 9./8. til Antwerpen. — Tomsk, Kruse, ank. Riga 6./8. — Saratov, afg. Hull 8./8. til Libau. — Malm afg. Helsingborg 8./8. til Manchester. — Vadse ank. Stettin 4./8. — Lena afg. Liverpool 9./8. til Swansea.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 4./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Kronstad 7./8. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Neufahrwasser 3./8. til London. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 4./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 6./8. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 3./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 4./8. til Rotterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Londonderry 3./8. — Helmer March, Thorsøe, ank. Miramichi 31./7. — Næwa, Dahl, ank. New Mills 1./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Arzew 6./8. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hull 7./8. — Nordse, Gramm, afg. Kongsdal 8./8. til Gefle. — Nexos, Basse, ank. Tyne Dock 6./8. — Fylla, Brinck, ank. Norrköping 6./8. — Gerda, Iversen, ank. Stege 8./8. — Inger, Schiff, ank. Barceloua. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 6./8. for Casa Blanca. — Karla, K. Nielsen, ank. Trångsund 6./8. — Nora, Lauritsen, ank. Riga 6./8. — Olga, Christensen, ank. Valencia 7./8. — Cito, Jepsen, ank. Warkworth 7./8. — Nerma, Mikkelsen, ank. Tyne 7./8.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 4./8. — Amalienborg afg. Burntisland 5./8. — Anna Mærsk ank. Petersborg 31./7. — Brattingsborg pass. Lodingen 6./8. — Børglum ank. Riga 22./7. — Chassie Mærsk ank. Riga 30./7. — Dansborg afg. Cardiff 6./8. — Elysborg ank. Calais 20./7. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg afg. Gl. Karlaby 5./8. — Fredensborg ank. Brahestad 6./8. — Frederiksborg ank. Barry 7./8. — Guldborg ank. Bremen 5./8. — Gurte pass. Dover 7./8. — Hammershus pass. Barbados 28./7. — Harrildsborg ank. Neufahrwasser 29./7. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 3./8. — Høneborg ank. Kjøbenhavn 5./8. — Jelling pass. Konstantinopel 7./8. — Jømsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved afg. New York 5./8. — Jægersborg ank. Hull 6./8. — Kallundborg ank. Huelva 6./8. — Kalø ank. Archangel 25./7. — Klampenborg ank. Amsterdam 26./7. — Kronborg ank. Tampico 31./7. — Lejre afg. Geua 5./8. — Lilleborg afg. Talbot 3./8. — Marselisborg pass. Kjøbenhavn 5./8. — Visborg ank. Petersborg 29./7. — Næsborg ank. Bergen 2./8. — Peter Mærsk ank. Hull 2./8. — Randelsborg ank. Petersborg 30./7. — Rosenborg ank. Petersborg 31./7. — Silkeborg ank. Pernövik 6./8. — Skakkeborg ank. Newport 30./7. — Skanderborg ank. Hull 23./7. — Skjoldborg afg. Huelva 3./8. — Skodsborg pass. Havre 6./8. — Spigerborg ank. Bougie 3./8. — Stegelborg ank. Memel 3./8. — Stjerneborg ank. Königsberg 2./8. — Søborg ank. Hamborg 7./8. — Taarnborg ank. Kaskö 5./8. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 2./8. — Ulfborg pass. Kjøbenhavn 7./8. — Uranienborg ank. Cardiff 17./7. — Vordingborg ank. Hull 29./7. — Ørskild afg. Huelva 2./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Frederikshavn 7./8. — London, Bom, afg. Kronstadt 10./8. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 2./8. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 30./7.

Mercur. Berlin, Krogh, pass. Löbingen 7./8. for Amsterdam. — Wieu, Boeck Hansen, ank. Petersborg 30./7. — Roma, Øvesen, afg. Rotterdam 9./8. til Burntisland.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7. — Bintang afg. Singapore 8./8. — Samui ank. Perim 1./8. — Bandon afg. Singapore 5./8. — Pangan ank. Antwerpen 7./8. — Chumpon ank. Havre 7./8. — Arabien afg. Kjøbenhavn 9./8. — Siam afg. Sabang 31./7. — Indien afg. Hongkong 8./8. — Tranquebar pass. Sagres 2./8. — Kina afg. Singapore 7./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 8./8. — St. Jan afg. Rotterdam 9./8. — St. Croix afg. Portland 29./7.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Gefle 4./8.

Nordse. Nordland, Larsen, ank. Archangel 28./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sunderland 3./8. — England, Andersen, ank. Windau 7./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Spjutsund 7./8. — Sjælland, Svarrer, ank. Korsør 7./8. — Agnete, Dam, ank. Nykjøbing F. 9./8. — Hermia, Farup, ank. Odense 9./8. — Alice, Jørgensen, afg. Petersborg 2./8.

Botnia. Gndrun, Sonnichsen, ank. Calais 31./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 5./8. — Valborg, Hansen, ank. Calais 26./7. — Gunhild, Hansen, afg. Hungerburg 4./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kaskö 6./8. — Freja, Nielsen, afg. Grimsby 7./8. — Vera, Thing, afg. Petersborg 2./8.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Onega 31./7. til Cette. — Nelly, Clausen, ank. Nizza 2./8. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn 9./8. til Malaga. — Lilly, Nielsen, ank. Trångsund 3./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Marseille 4./8. — Dagny, Sørensen, ank. Middlesbro 4./8. — Mary, Bang, ank. Memel 9./8.

Thurs. H. A. Hausen, Hansen, ank. St. Brieux Red 3./8.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Raumo 7./8. til Wismar. — Skinfaxe, Føhr, ank. Frederikshavn 9./8. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 8./8. til Kjøbenhavn.

Ærs. Energi, Jensen, ank. Plymouth 6./8. — Emanuel, Svane, ank. Kjøbenhavn 9./8.

Heimdal. Holga, Vaaben Hausen, ank. Porto Empedocle 6./8. — Martha, Christensen, afg. Karlsborg 3./8. — Elna, Rathje, ank. Havre 2./8. — Therese, Pedersen, afg. Horsens 8./8. — Simone, Møller, ank. Rouen 5./8. — Jeanne, Olsen, ank. Sundsvall 7./8. — Vera, Larsen, afg. Soroka 7./8. — Daisy, Lagesen, ank. Blyth 7./8. — Anine, Leth, afg. Kjøbenhavn 9./8. — Kamma, Løffer, afg. Torneå 2./8.

Sejlskibe.

Ranne. John Hintze ank. Kjøbenhavn 31./7. — Atlas ank. Luleå 31./7. — Sigurd ank. Masned Sund 31./7. — Maguus ank. Borgholm 4./8. — Kastor ank. Kalmar 4./8.

Svendborg. Pampa, Jensen, ank. Frederiksstad 3./8. — Peter, Jørgensen, ank. Libau 2./8. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Penarth R. 3./8. — Flora, Sørensen, ank. Nystad 3./8. — Dagny, Rasmussen, ank. Brest 3./8. — Guldborg, Jensen, ank. Stege 3./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Limhamn 4./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Shorehamn 3./8. — Maagen, Jensen, ank. Sunderland 3./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. London 4./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Sundsvall 4./8. — Freja, Jensen, ank. Kristiania 4./8. — Carl Mærck, Mortensen, ank. Quimper R. 4./8. — Hans Emil, Carlsen, ank. North Sidney 4./8. — Aktiv, Mouritzen, ank. Orient 4./8. — Belona, Nielsen, ank. Glasgow 6./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Helsingfors 6./8. — Apollo, Nielsen, ank. Mostym 7./8. — Confidence, Michaelsen, ank. Fowey 6./8. — Elise, Andreasen, ank. Wismar 7./8. — Willemoes, Eriksen, ank. Stugsund 7./8. — Dagny, Rasmussen, ank. Concarneau 8./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Plymouth 8./8. — Cornwall, Petersen, ank. Helsingør Red 7./8. — Vera, Jensen, ank. Liverpool 8./8. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Pontreux 7./8. — Concordia, Henriksen, ank. Stege 8./8. — Urania, Roback, ank. Drøbak 8./8. — Ragnhild, Andersen, ank. Andun 8./8. — Urda, Skov, ank. Flensborg 8./8. — Severine, Jensen, ank. Pillau 8./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warnemünde 9./8.

Æra. Rota, Olsen, ank. Hamburg 6./8. — Mester, Petersen, ank. Karlskrona 6./8. — Freja, Kock, ank. Hammerhavn 6./8. — Freja, Nielsen, ank. Göteborg 7./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Swinemünde 7./8. — Ariel, Christensen, ank. Harwick 7./8. — Valkyrien, Petersen, ank. Hamburg 7./8. — Maren, Albertsen, ank. Skagen 6./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. London 5./8. — Hamlet, Rasmussen, ank. Nippe Harbour (New Foundland) 6./8. — Salus, Andersen, ank. Drøbak 7./8. — Bertha, Madsen, ank. Frederiksstad 7./8. — Alf, Rasmussen, ank. Folkestone 3./8. — Marthine, Friis, ank. Heydrige 8./8. — Mette, Andersen, ank. Halmstad 7./8. — Valborg, Johansen, ank. Skagen 7./8. — Mariane, Petersen, ank. Danzig 7./8. — Johanne, Stegman, ank. Kalmar 7./8. — Christian, Nielsen, ank. Pillau 8./8. — Th. Lohse, Boye, ank. Rødvig 8./8. — Geuius, Bastrup, ank. Heydrige 8./8. — Arken, Andersen, ank. Riga 8./8. — Argo, Clausen, afg. Richibecto 8./8. til Blyl. — Christine, Rasmussen, ank. Rønne 9./8. — Minde, Rasmussen, ank. Pillau 8./8. — Apollo, Albertsen, ank. Larvik 9./8. — Vega, Hansen, ank. Ramsgate 9./8. — Bonavista, Christensen, ank. Hamborg 8./8.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. August 1911. — The Baltic and White Sea Conference. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ody, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

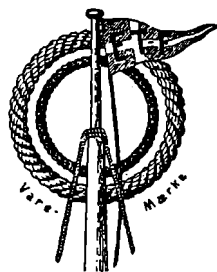
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreakvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carholtermann, Kjøbenhavn.



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 62.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 15. August 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra
A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov
Faaes i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige feste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4108.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

C. G. WARBURG.
Consulterende Ingeniør & Havari Expert.
Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURG OF LONDON** Post-Adr.: Lloyds, Royal Exchange, Mansiona West Hampstead, London E. C. Privat: 4 Smyrna. London N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensione.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruerakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raafolie ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tilg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibaprovierantiering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34. Telegram-Adresse:

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tideglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-**
Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede**
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 15. August 1911.

Som det synes, kan man nu se Enden paa de omfattende Strejker og Arbejderuroligheder, som snart har hersket i et Par Maaneder rundt om i de engelske, hollandske, russiske og andre Havne, idet der den 11. August telegraferes fra London: »Den engelske Regerings Forligsmand, Askwith, har i Nat personlig meddelt »Ritzaus Bureau« særlige Korrespondent, at der er opnaaet Forlig. Arbejderne faar ti Timers Arbejdsdag i Stedet for tolv Timers og c. 25 pCt. Lønforhøjelse. Arbejdet genoptages Mandag den 14. August.« Samtidig meddeler »Reuters Bureau«, at Pramføernes Strejke er bilagt, hvorved den sidste Hindring for en endelig Bilæggelse af Arbejdsstridighederne er fjærnet. Firmaet Constantin Benaud & Co. meddeler samme Dag sin herværende Repræsentant, at Strejken i St. Petersborg er saa godt som afsluttet, idet foreløbig Overenskomst er opnaaet.

Disse Efterretninger vil sikkert blive hilst med den største Tilfredshed i alle Skibsfartskredse, da de evindelige Strejker og Arbejderuroligheder bringer Skibsfarten uhyre Tab for hver Dag, der gaar; og dog trænger maaske intel andet Erhverv i den Grad til rolige og normale Arbejdsforhold, efter den lange Række vanskelige og elendige Aar, som Skibsfarten netop har gennemgaaet. Efter den lange Depressionsperiode syntes dette Aar jo at skulle bringe lysere Tider med nyt Liv i Handel og Vandel, og deraf følgende større Begær efter Tonnage og stigende Fragter, men næppe er Aaret godt begyndt, førend disse Uvejrsstykker med Strejker paa alle Kanter viser sig, og selv om de, hvad der maa haabes, nu ogsaa er drevet over for nogen Tid, saa er der dog ingen, der ret tør tro, at Freden vil blive af aarelang Varighed. De Tab, som det sidste Par Maaneders Arbejdsuroligheder allerede har kostet Skibsfarten, vil gøre et slemt Skaar i Aarets Udbytte for mange Skibe, og de forøgede Udgifter, som fremtidig vil falde paa Skibsfarten i Form af forøget Hyre til Skibsbesætningerne og med indtil 25 pCt. Lønforhøjelse til Arbejderne i de fleste Havne, vil vanskeligt kunne bæres af Skibsfarten alene. Der vil derfor være al Grund for denne til ved klog, enig og fast Optræden yderligere at arbejde paa forbedrede Certepartibetingelser og en Stigning af Fragterne. En Korrespondent skriver om disse Forhold følgende til »Shipp. Gaz.«: »De engelske Redere synes at tage den nuværende Agitation og Strejkerne med filosofisk Ro. De er dog paa det Rene med, at Skibsfarten kun vanskeligt kan taale at blive belastet med forøgede Udgifter, og føler, at de forøgede Lønninger, som rimeligvis nu skal betales over hele Linien, maa lægges paa de bredeste Skuldre — det vil sige Forbrugernes. Efter al Rimelighed vil Fragterne derfor stige for at bøde paa de stærkt forøgede Arbejdsudgifter. Den forøgede Forbrugsevne, som den arbejdende Klasse vil opnaa paa Grund af Lønningernes betydelige Stigning, vil have en Tendens til at forhøje Priserne paa andre Ting og herved bidrage til en almindelig Prisstigning, som den Skibsfarten nu er underkastet. Alle Tegn viser derfor hen paa Fasthed i Fragtmarkedet med Tendens til at lægge de forøgede Byrder over paa »Afskiberne«.

Om samme Emne skriver »Norges Sjøfartstidende« for kort Tid siden bl. a.: »Hvis man kunde beregne, hvor stort Tab Skibsfarten har lidt ved Strejker i de forskellige Havne, vilde man uden Tvivl naa 7- til 8-cifrede Tal, bare

for de sidste fire til fem Aar, for Evropas Vedkommende; én Dag her, to Dage dér, 8—10 og 14 Dage paa et andet Sted løber hurtig op for Skibe, som koster Rederne Hundreder eller maaske Tusinder af Kroner om Dagen. Det er det underlige ved dette, at Skibene som Regel er en uskyldig Tredjemand ved disse Stridigheder. Som oftest har de ingen Ting med Striden at gøre, dens Aarsag er dem fremmed, og dens endelige Udgang er dem ligegyldig. Alligevel skal Skibene betale Krigsomkostningerne, dem skal det gaa ud over, hvis Arbejderne finder Lønnen for lille eller Arbejdstiden for lang, og derfor stiller Forlangender til Arbejdsgiverne i Land.

Dette er saa uretfærdigt, som noget kan være, og Skibsrederne kunde uden Tvivl gøre noget virkningsfuldt, hvis de for en Gangs Skyld blev enige om at stille et bestemt Krav i Fællesskab. De er en Verdensmagt, naar de optræder i Forening, men hver for sig formaar de intel. Nu saa det ud til at blive lidt lysere for Skibsfarten, men saa kommer den store Arbejdsstrid i Norge. I London er der ogsaa Strid igen og samtidig Strejke blandt Trælastarbejderne i St. Petersborg. Ogsaa dér vil Skibene rimeligvis blive tappet for store Beløb. Og dog er Skibene lige saa uskyldige i Strejkernes Aarsag, baade paa det ene og det andet Sted, som den endnu ufødte Kejser af Kina. Skibene skal ligge og vente paa Stridens Ende, medens Udgifter til Assurance, Kul, Mandskabshyre, Proviant m. m. skal betales hver Dag, uden at noget kommer ind igen i lange Tider. Man kan dertil være sikker paa, at Forholdene ikke bliver bedre et andet Aar.

Den eneste Maade at undgaa dette for Skibene saa uretfærdige Tab paa er at arbejde henimod en Løsning, hvorefter de stridende Parter selv maa betale Omkostningerne. Man har et godt Grundlag at arbejde videre paa i de Regler i Certepartierne, som allerede benyttes i visse Kulcertepartier. Man maa dog gaa langt videre end i disse, og fremfor alt maa man bringe større Ofre for Sagen, end hidtil sket.

Efter at ovenslaaende var skrevet, er der indløbet følgende Telegrammer om Strejkerne:

Generalkonsul F a b e r i London telegraferer den 12. ds. Kl. 12,40 Em. til Udenrigsministeriet: Strejken i London ophørt. Varerne leveres hurtigst mulig, alt andet Arbejde ventes genoptaget Mandag Morgen, men der er en Understrøm næsten overalt i beslægtede Brancher, som har givet sig Udslag i Jernbanestrejken i Liverpool og enkelte andre Steder. Dønné haabes ordnet i Dag for at undgaa videre Udbredelse.

Liverpool, 12. August. Under Strejkeurolighederne her i Aftes blev flere Butiker plyndret, og Politiet bombarderet med Sten. Tilsidst maatte Politiet hugge ind med Stavene for at faa Mængden adsplittet. Flere Personer blev saaret.

London, 12. August. Situationen paa Arbejdsmarkedet er endnu ret foruroligende. Jernbanearbejderne i Manchester strejker, og i London har Kuskene hos Midland- og Great Northern-Jernbaneselskaberne nedlagt Arbejdet. Kuskene hævder, at den sluttede Overenskomst er dem uvedkommende. Der er Fare for, at en hel ny Kuskstrejke vil udvikle sig og atter lamme Varetransporten i London. 2,000 Dragere paa St. Pancras Jernbanestationen har nedlagt Arbejdet.

Glasgow, 12. August. Driften paa den kommunale Bybane er i Dag standset fuldstændig som Følge af, at Vognstyrerne og Konduktørerne strejker. Ved de forskellige Sporvejsdepoter er det kommet til voldsomme Sce-

ner. De Strejkende omringer de enkelte Depoter. I de forskellige Dele af Byen standser de Strejkende alle Vogne, der forlader Remiserne, og knuser Vinduerne i dem. Der er foretaget en Snes Arrestationer. Antallet af Strejkende er henvend 2,000.

Manchester, 12. August. Efter at Natpersonalet ved Central Railway-Stationen havde nedlagt Arbejdet, har i Dag ogsaa Majoriteten af Dagholdet fulgt dets Eksempel. Dragernes Arbejde udføres af Inspektører og andre Embedsmænd. Situationen betragtes som meget alvorlig, da der ikke foreligger nogen egentlig Grund til Strejke, men de Strejkende kun har nedlagt Arbejdet af Sympati med andre Strejkende, der har nedlagt Arbejdet af ubetydelige Grunde.

Glasgow, 14. August. Strejkeurolighederne begyndte atter i Aftes. Flere Politibetjente og Sporvejsfunktionærer blev saaret. Der er foretaget mange Arrestationer.

London, 14. August. Kong Georg har sendt Handelsministeriet et Telegram, i hvilket han udtaler sin Tilfredshed med, at Strejkerne i London er endt, og sin Forvisning om, at Arbejdet vil blive oplaget overalt Mandag Morgen. (Ritz. Bur.)

Tysk-Engelske Forsikringsoverenskomster under en Krig. Paa den anden Fredskonference i Haag blev, i Følge »Zeitschrift für Versicherungswesen«, følgende tyske Forslag anlagt:

»Forbudt er Ophævelse eller midlertidig ud af Kraft Sættelse af Modpartens Rettigheder og Fordringer, eller Udelukkelse af sammes Ret til at indgive Klage«.

Herefter var det den almindelige Anskuelse, at under en Landkrig vilde alle Overenskomster være gyldige, og under en Søkrig ligeledes de Overenskomster, der ikke har den paa Havet flydende fjendtlige Ejendom til Genstand. Tyskeres Brand- og Livsforsikringsoverenskomster med engelske Selskaber vilde forblive gældende, selv under en tysk-engelsk Krig, derimod ikke Søforsikringsoverenskomster. Imod denne Anskuelse optræder den engelske Statssekretær Earl Grey i en af Dr. Wehberg-Düsseldorf i »Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs und Versicherungsrecht« meddelt Skrivelse af først i Marts d. A. Samme erklærer, at herved skulde kun Landhærenes Forhold overfor Fjenden reguleres. Herefter bliver, som Dr. Wehberg ganske rigtig bemærker, de af Tyskere hos engelske, amerikanske o. s. v. Selskaber afsluttede Forsikringsoverenskomster nu saavel som tidligere underkastet Ugyldighed, eller de paagældende mister Retten til at føre Klage i Tilfælde af Krig.

Vi har modtaget følgende:

Som bekendt er det kun Generalkonsulerne og de udsendte Konsuler, som faar fast Løn af Staten. Vicekonsulerne maa nøjes med Titten og et stille Haab om en lille Udmærkelse i en ikke all for fjævn Fremtid. Det er dette lille Haab, vi gerne gennem *Dansk Søfartstidende* vil slaa til Lyd for maa blive opfyldt for adskillige af vore Repræsentanter i Udlandet. Vort Liv og Gerning bringer os jævnlig i Kontakt med vore Konsuler, der altid er rede med Raad og Daad i de ofte vanskelige Situationer, en Skibsfører kan komme i i Udlandet. Som Regel er det Forretningsfolk, der uden Vederlag ofrer deres egen Forretning for at være os til Tjeneste. Vi tænker, der er flere, der som vi ofte har følt sig beskæmmet over efter at have faaet virksom Bistand af Konsulen kun at kunne yde Tak for hans Uegennyttighed, men dog bagefter har trøstet os med, at Fædrelandet vilde paaskønne Kon-

sulens uegennyttige Virksomhed ved at sende ham et lille Baand til Knaphullet, tilmed da man ikke synes at være saa karrig med Uddeling af Ordener indenfor de hjemlige Grænser. Vi har bragt i Erfaring, at Udlandet honorerer sine Konsuler med en Orden efter otte à ti Aars Forløb, medens vi har Vicekonsuler med femten à atten Aars Tjeneste uden Spor af Udmærkelse. Det er uden for al Tvivl, at de vilde vide at værdsætte en hvilken som helst Paaskønnelse, der jo ogsaa vilde spore til forøget Interesse for danske Forhold. Det vil føre for vidt for os at nævne alle de Vicekonsuler, som burde honoreres. Vi vil dog ikke undlade at henvise til Konsulerne i Königsberg og i Norrköping. Det er vort Haab at ovenstaaende vil vække Forstaaelse i interesserede Kredse.

To færende Skibsførere.

Engelsk Konkurrenceindbydelse til Fremstilling af en Minelampe. Den herværende britiske Gesandt har meddelt Udenrigsministeriet, at der i England er udsat en Præmie stor £ 1,000 for den bedste Model til en Lampe til Brug for Minearbejdere. Konkurrencen er aaben for alle uden Hensyn til Nationalitet.

Oplysninger om de nærmere Belingelser for Deltagelse i Konkurrencen faas ved Henvendelse til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, mellem 12—5. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Konsulatvæsnel. Under den 3. August er det danske Konsulat paa Guernsey nedlagt. Det hidtil under nævnte Konsulat sorterende Vicekonsulat paa Jersey, der herefter vil have Jurisdiktion over de britiske Kanaløer, henlægges for Fremtiden under det kgl. Generalkonsulat i London.

Tysk Søretsdom.

Fra Direktøren for Søkort-Arkivet har vi modtaget følgende:

Under Henviisning til min Artikel i Deres ærede Blad i December Maaned f. A. om Skibes Forsyning med Søkort og nautiske Bøger udbeder jeg mig Plads for nedenstaaende Uddrag af en tysk Søretsdom, der har været refereret i »Hansa«, idet jeg gaar ud fra, at danske Redere og Skibsførere vil have Interesse af at lære de Fordringer at kende, der stilles til deres tyske Kolleger i Retning af at holde Skibenes nautiske Materiel i Orden.

Dommen, der er afsagt af Søretten i Hamburg, lyder saaledes:

»Damperen »Bergedorf« er den 4. April 1911 strandet Øst for Kap Comorin og totalt forlist. Ved Strandingen blev Kullempen Cl. dræbt af udstrømmende Damp. Aarsagen til Ulykken er at søge foruden i en ringe Strømsætning Nord efter i en Fejl i den anvendte Deviation, der var fejl beregnet af 2den Styrmand, samt i, at Kaptajn W. havde antaget et om Styrbord værende fast Fyr for Fyret paa Mullons Point, skønt sidstnævnte Fyr havde været et Lynfyr siden Januar 1910. Kaptajnens Fejltagelse forklares ved, at Skibet helt var udrustet med engelske, for Størstedelen forældede Navigations-Hjælpe-midler, for hvilket foruden Kaptajnen ogsaa Rederiet er ansvarligt«.

I Domspræmisserne staar bl. a.:

Hovedårsagen til Strandingen menes at være, at

Kaptajnen ikke var vidende om, at Mutton Fyr var forandret. Denne Mangel paa Viden laa i, at han anvendte forældede Kort og Bøger, og at disse ikke holdtes til Dato, samt i, at Efterretninger for Søfarende var skødesløst anvendte. Der var om Bord af 2den Styrmand ført et Hefte med Uddrag af de Efterretninger for Søfarende, der vedrørte Skibets Rute; men i dette manglede de tre Efterretninger, i hvilke Forandringen af ovennævnte Fyr var bekendtgjort. Kaptajnen stolede paa, at dette Hefte var i Orden og havde derfor ikke gennemgaaet de om Bord værende Efterretninger.

I Rederiets Instruks stod, at det vilde være Rederiet kært, om Kaptajnen gav brugelige Anvisninger til, hvorledes et eller andet i Udrustningen kunde forbedres. Dette havde han imidlertid undladt for Kort og nautiske Bøgers Vedkommende, idet han, der nylig var blevet Skibets Fører, nødvendig straks vilde forlange noget nyt, skønt han indsa, at det om Bord værende var forældet. Ikke desto mindre er Rederiet lige saa vel som Kaptajnen at dømmes for Skibets utilstrækkelige Udrustning. Rederiets Ansvar fremgaar udtrykkeligt af »See-Berufs-Genossenschaft«s Forskrifter til Undgaaelse af Ulykker samt af Ulykkesforsikringsloven.

Retten udtaler endvidere, at i dette vigtige Spørgsmaal skal Kaptajn og Rederi arbejde Haand i Haand. Kaptajnen har at holde Kortene til Dato, hvad der er paalagt ham gennem »See-Berufs-Genossenschaft«s Forskrifter til Undgaaelse af Ulykkestilfælde, og han har uden Hensyn til, at han derved kan vække Anstød hos sine Foresatte (Rederiet), at foretage Nyanskaffelser og Forbedringer, naar saadanne synes ham nødvendige. Paa den anden Side maa Rederiet anses for forpligtet til at udøve Kontrol med, at Skibet er godt udrustet med nautisk Materiel. Fremfor alt bør Rederiet drage Omsorg for, at ny Udgifter af Søkort bliver tilstillet Skibet, selv om Kaptajnen, der maaske ikke har Kendskab til disse Nyudgivelser, ikke har forlangt dem.

At Rederiets System her har svigtet, viser den beklagelige Kendsgerning, at Damperen har sejlet paa de Kort, der kom om Bord ved dens Bygning i Aaret 1900, lige til Strandingsdagen, og at ingen i Mellemtiden er kommen paa Tanke om at anskaffe ny Kort til den Rute, den nu sejlede paa. Skibets utilstrækkelige Udrustning falder derfor foruden Kaptajnen ogsaa Rederiet til Last.

C. Bloch,

Direktør for Søkort-Arkivet.

Dampskibs-Navigatører.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Blandt de Gøder, der tilsyneladende er tillflydt Søfartsvirksomheden i de senere Aar, siden Skoleskibet »Viking« sattes i Fart, kan nævnes en paafaldende Trang indenfor visse Kredse til at ville fremhæve de kommende Navigatørers Fortrin og en voksende Forstaaelse af alle de Mangler, der findes hos de nuværende. Det har altid været en almindelig Opfattelse, at den danske Navigatorstand stod fuldt paa Højde med Udlandets i alle Retninger: og at den, eftersom Virksomheden gik mere over fra Sejl til Damp, fulgte Trit med Udviklingen; men i de senere Aar er der begyndt at hæve sig Røster i modsat Retning, uden at disse Røster endnu har haft noget faktisk Grundlag at bygge deres Anskuelse og ofte ret skarpe Kritik paa. Blandt de Mangler, der særligt er bleven fremdraget mod de nuværende Navigatører, kan nævnes: manglende Kundskaber, og Dannelse, og manglende Forstaaelse af all, hvad der hedder Fremskridt.

I Dansk Søfartstidende Nr. 40 af 26. Maj 1911 er Hr. P. Hedegaard fremkommen med en Artikel; hvori

han kritiserer saavel hele Systemet som Dampskibsredere og Navigatører. Angaaende disse sidste, maa jeg maaske faa Lov at fremkomme med nogle Bemærkninger.

Det er dog ikke, Hr. P. H., fordi jeg anser mig selv som nogen særlig Autoritet paa Navigator Omraader; thi jeg er kun bleven »uddannet« (for at benytte et moderne Udtryk) til Sømand i Sejlskibe, har faaet den Eksamenlæsning, som Loven fordrer; og en Smule Dannelse, hvor jeg har kunnet fiske den op ved fattig Lejlighed rundt omkring. Som De ser et ret tarveligt Grundlag, og selvfølgelig er Deres aandelige Overlegenhed ikke skjult for mig. At jeg ikke destomindre ogsaa tør fremsætte mine Anskuelse, er fordi der er en stor Kreds indenfor Søfartsvirksomheden, der synes, at al den megen Dannelse og Videnskab, eller hvad det nu hedder, kan være rigtig udmærket, men nogen praktisk Færdighed og Sømandsmæssighed er maaske lige saa nødvendig for en Navigator, selv i en Damper. Der er jo for Eksempel ikke ret mange, der tror, at det vil gøre hverken fra eller til paa en Dampers Fart, om vi Navigatører har læst Maskinlære; hvilket dog synes at være Dem en Trøst.

De siger: »Skønt der nu kun er faa store Sejlskibe tilbage, gaar dog mange ud fra, at der ad den Vej endnu er gode Betingelser for en hensigtsmæssig Uddannelse o. s. v.«. Ja, tænk Hr. P. H., der er dygtige Navigatører, der kan tro saadant, og hvad mere er, har Beviser for, at det virkelig kan lade sig gøre. — Der er endog ret mange, der mener, at vore Skonnerter og tremastede Skonnerter yder endnu bedre Betingelser for unge Menneskers Uddannelse, end de store Sejlskibe. Det faar nu være, som det vil, men man læser netop i den senere Tid, at tyske Dampskibsredere har sat sig i Bevægelse for om muligt at forhindre, at Sejlskibene skal gaa ind, da dette vilde være en Fare for Navigatoruddannelsen til Damperne. Naar De bruger Ordet *l i d t* i Forbindelse med Eksamenlæsning, da forekommer det mig at være et uheldigt valgt Udtryk. Formodentlig har De Hr. P. H., skrevet Deres Artikel for at hælære Søfartskyndige; og vi véd rigtig godt allesammen, hvor meget og hvor lidt Eksamenlæsning der er. De fleste af vi Gennemsnitsmennesker har det kostel baade Tid og Penge, og for en Dels Vedkommende været ret vanskeligt at erhverve, saa De indser sikkert, at det nævnte Ord (*l i d t*) maaske gør den modsatte Virkning paa os af den tilsigtede.

Endvidere skriver De: »Der kan være delte Meninger om Aarsagen til, at Dampskibsførerens Stilling er bleven saaledes, at hverken Redere eller Styrmand anser ham for at være kompetent til at varetage deres Interesser, men der er Grund til at forvente et bedre Resultat, naar der i Tide blev sørget for, at unge Dampskibs-Navigatører fik Lejlighed til at tilegne sig en almen Dannelse i Lighed med den Klasse Medborgere, hvortil de i Følge Ansvar og Stilling bør henregnes o. s. v.«

Naar jeg nu paa Forhaand siger Dem, at mit Kendskab til Dampskibsforhold kun hidrører fra nogle Maaneder som 2den Styrmand, saa undskylder De sikkert min Uvidenhed, naar jeg spørger, hvilke er de vanskelige Interesser Dampskibsførerne skal varetage for deres Styrmand, og som de røgter saa daarlige, at Styrmandene derfor ikke kan se op til dem med den Agtelse, der skyldes deres Foresatte? De mener altsaa, blot vi faar Dannelse, almen Dannelse, saa er alt godt, men der kan nu alligevel siges ret drøje Udannedheder med dannede Ord og i videnskabelige Artikler. Selvfølgelig indser jeg paa Forhaand det haabløse i at disputere med Dem desangaaende, thi Ordet Dannelse er et meget elastisk Begreb, og er til Dels afhængigt af det Dannelsesstrin Vedkommende selv staar paa, som har sat sig til at dømmes derom, saa antagelig bør Navigatorstanden ikke tillægges Deres Udtalelser i den Retning nogen større Betydning. De udtaler Dem ikke om, hvilken Klasse Medborgere, De regner os i Lighed med; formodentlig de mest dannede, og jeg tror sikkert, at De vil være enig med mig om, at med alle vore Fejl og Mangler, saa er den moralske Fordær-

velse, eller hvad man nu skal kalde alt det man læser om i Aviserne, heldigvis endnu temmelig ukendt indenfor Navigatørstanden. Hvor skal vi nu til Dags lære den Dannelse, som De synes er nødvendig?

Saa anfører De som et glædeligt Tegn, at nogle Dampskibsførere sørger for, at deres Sønner bliver uddannet under de bedste Vilkaar, der her til Lands kan bydes unge Sømand. Ja, selvfølgelig er det meget glædeligt, set fra Deres Synspunkt, men paa den anden Side gør det mig ondt ved Tanken om den Bedrøvelse, De maa have over alle de andre, hvis Fædre ikke er af den Slags Dampskibsførere, og det er jo desværre Størsteparten, der maa henregnes til de sidste. Nej, Hr. P. H., heldigvis er vi ikke saa lavt nede her i Danmark, at det kun er nogle faa Dampskibsførere, der har Monopol paa at ville give deres Sønner al den Uddannelse, som er mulig. Det vil saa godt som alle, og naar derfor saa mange efter Deres Mening er imod alt, hvad der hedder Fremskridt, og ikke vil gøre deres Sønner delagtige i de Goder, som de saakaldte bedste Vilkaar byder, saa er det, fordi de ikke deler Anskuelse med Dem, med Hensyn til hvad der er de bedste Vilkaar.

Saa mener De til Slut, at Navigatørerne ikke kan præstere, hvad der ønskes af dem med den nuværende Uddannelsesmetode, men at der maa kunne skabes Betingelser for, at deres Evner og Energi kan komme Skibsfarten til Gode. Det er ikke svært, Hr. P. H., at sætte sig hen og kritisere det Bestaaende, særligt naar man ikke behøver at give Anvisning paa, hvorledes det skal forbedres. Vi har vel for Tiden to Uddannelsesmetoder, hvoraf den ene (Skoleskibet) er saa ny, at der endnu ingen rigtig faktiske Resultater foreligger ud over, hvad der findes paa Papiret og i Bladene, hvor det kan tage sig smukt ud. Derefter er der i Virkeligheden kun en Metode, nemlig den gammeldags: at gaa ud som Dreng med et Sejlskib, og gaa de forskellige Grader igennem. Det er vel nok den naturligste, men det maa jo være den, De ikke synes er god nok.

Det maa beklages, at den Metode, efter hvilken næsten alle Navigatører, baade gode og daarlige, er blevet opdraget, bliver ringeagtet og set ned paa, og at der lægges den alle Hindringer i Vejen, da den dog har bestaaet sin Prøve. Der er mange dygtige og indsigtfulde Navigatører, som i en Aarrække har sejlet baade med Sejlskibe og Dampskibe, der tvivler om, at »Viking« repræsenterer den rette Metode for Uddannelsen af Sømand. Men vær saa god: 50,000 Kroner i Statsunderstøttelse til den.

Ikke, at jeg i nogen Retning mener, at det er for meget, men hvorfor skal Sejlskibene, som opdrager Drengene i Hundredevis til Sømand, ikke ogsaa have Understøttelser. Tænk, hvad det vilde sige blot 50,000 Kr. om Aaret at fordele til Sejlskibene i Forhold til de Drengene, de har om Bord. Der vilde saamænd ingen Grænser være for det Udbytte, Staten vilde faa for sine Penge i Form af dygtige Sømand og Navigatører. Selvfølgelig er jeg ikke saa sangvinsk at tro, at det nogensinde kommer dertil, men man har Lov til at se Sagen ogsaa fra den Side. Staten skulde holde Kontrol med al Programundervisning og den Slags Nonsens, som kan være god paa Papiret og paa Landjorden, men som ikke bruges eller kan bruges i Koffardskibe, hverken i Sejl- eller Dampskibe, fordi alt hvad der hedder Program- og Klokkelæsarbejde, sløver og svækker Evnen og Energien hos ethvert normalt Menneske. Der er ingen Grund til at formode, at Sejlskibene helt skal gaa bort, og saa længe det er Tilfældet, er der gode Betingelser for en hensigtsmæssig Uddannelse. Der er vist næppe nogen, der med Rimelighed kan beskyldte vore tremastede Skonnerter og Skonnerter for at udvikle Sløvhed, Lathed eller Ligegyldighed hos de unge Mennesker. Nej, er der blot Betingelser til Stede hos vedkommende unge Mand skal Evnen og Energien nok komme frem gennem Sejlskibsmetoden, saaledes at han, naar han senere gaar over i Dampskibsfart, da

hurtig kan sætte sig ind deri og kan præstere, hvad der ønskes af ham, indenfor Rimelighedens Grænser.

J. Carl Albertsen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet ikke skiftet Karakter fra forrige Uge udover en lille Svingning i Raterne til enkelte Havne, og Rederne holder stadig paa højere Fragter, ogsaa til Havne, hvor Befragterne stiller sig uvillige til at indrømme Tillæg. Østersøen har Laster nok som hidtil, særlig til Themsen, som fra Sydbotten betaler 35/ à 36/3 og fra Nordbotten 37/6 à 40/ pr. Sldr Stav. Frankrig byder ikke mange Laster, hvorimod Tyskland har flere; Riga og Petersborg har ogsaa adskillige prompte Laster for bestemte Størrelser. Tyskland er fremdeles mat paa Laster. Syd- og Vestsverig ligger ogsaa tilfredsstillende med nogle faa Laster. Østnorge udbyder flere Islaster, men nægter at give Tillæg, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning, og Trælaster er, skønt der indrømmes Tillæg, uden Interesse. Returfragter holder sig stadig tilfredsstillende, dog er Oljekage-Partierne fra Frankrig af indskrænket Størrelse, men der er flere Kullaster til uforandrede Rater £ 7, á £ 8.

Angaaende de mindre Skibe ser Fragtmarkedet lige lovende ud. Memel er med Trælaster ret fast og noterer til Neustadt, Stralsund 21 M., Hamburg 24 M. Königsberg slutter til 4½ M., men vil sikkert pr. September kunne gennemføre 5 M.; ogsaa Danzig er højere stemt og noterer pr. straks for Havre 5¼ à 5½ M. samt for Oljekager pr. September 4½ à 4¾ M. Iøvrigt noteres for Rug fra Rostock, Stralsund 3½ M., Greifswald 3¾ M., Barth 4 M.; Stettin antages ligeledes at blive fastere, og omkring 4 M. vil vel være at opnaa. Hamburg er for Tiden livlig og slutter til Danmark, Halmstad 4½ à 4¾ M.; Grunden hertil er, at Kahnerne, foranlediget ved ringe Vandstand i nogle af de tyske Floder, ikke er i Stand til at besørge en Del af Trafikken fra Hamburg f. Eks. til Stettin og Retur, og dette kommer Sejlskibsflaaden til gode. Sverig er vedblivende aaben for Tonnage, næsten fra alle Ladepladser. Nogle Gødningslaster fra Sundhavnene er ligeledes fremme til Danmark, saaledes sluttedes til Randers 13 Øre, Kolding, Rudkjøbing 12 Øre. — Danmark har fra Provinserne ud over Kalksten og Cement næsten intel. Byghøsten er imidlertid i fuld Gang, nogle Steder endog afsluttet, saa forhaabentlig vil der snart være Ladninger fremme. Ogsaa fra Kastrop, hvor der ved Ladebroen nu garanteres 10 Fod Vand, udbydes enkelte Gødningslaster, og fra Kjøbenhavn blev sluttet bl. a. for Raajern til Frederikshavn 16 Øre, Stubbekjøbing 12 Øre og for Soyakager til Norrkøping 15 Øre, Stubbekjøbing 11 Øre, Fredericia 12 Øre. Fra Damper, ventet i Maanedens Slutning, bliver en Del Hvede til Omladning til danske og svenske Havne, ligesom der ventes en Del Solsikkekager ved samme Tid. Desuden udbydes endnu flere Ladninger Sojakager pr. ultimo August, nærmest til Sverig samt Bornholm.

Havarier og Forlis.

Jarramas, svensk Skoleskib, der, som meddelt, grundstødte paa Hvidegrund, er flot og har tilsyneladende ingen Skade taget.

Elianna, svensk Galease, har paa Rejsen til Nakskov med Trælast været paa Grund paa Albue Triller. Flot med Assistance af Slæbepusk. »Aktiv«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. London 6./8. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 12./8. til Reval. — Algarve, Borries afg. herfra 11./8. til Cagliari. — Anglo Dane, Wiencie, afg. Trondhjem 12./8. Syd paa. — A. N. Hansen, Olsen, pass. Brunsbüttel 14./8. for Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre 12./8. — Arkansas, Petersen, ank. Leith 12./8. — Arno, Fischer, ank. Livorno 13./8. — Aurora, Gommessen, ank. hertil 14./8. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 14./7. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 10./8. til Dartmouth. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 11./8. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Nordmaling 7./8. til Marseille. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 14./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 9./8. til Genua. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 14./8. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 15./7. til Buenos Aires. — Garonne, Kromann, ank. hertil 14./8. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 13./8. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./8. — Hengest, Munk, ank. hertil 14./8. — Hjelm, Rasmussen, oplagt. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 12./8. — Jolantha, Henriksen, afg. herfra 14./8. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 10./8. — Kentucky, Andresen, ligger i Kalundborg. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 12./8. til Antwerpen. — Kursk, Tønnesen, ank. Bordeaux 5./8. — Loire, Caignou, ank. Petersborg 26./7. — Louise, Larsen, afg. herfra 10./8. til London. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 9./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 4./8. — Moskø, Jønsen, ank. Antwerpen 8./8. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Konstantinopel 12./8. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 8./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 9./8. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 12./8. til Hull. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 12./8. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 10./8. hertil. — Perm, Gotthardt, afg. Libau 10./8. til London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 14./8. til Nystad. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 13./8. hertil. — Seine, Damp, afg. Petersborg 12./8. til Kotka. — Saxo, Müller, afg. herfra 12./8. til Havre. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 4./8. til Boston. — Thyra, Dam, afg. herfra 13./8. til Vestnorge. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 12./8. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14./8. — United States, Gøttsche, ligger i København. — Vendsyssel, Rasmussen, afg. Antwerpen 9./8. til Petersborg. — Viking, Meyer, ank. Stettin 13./8. — Minsk, Harder, afg. Riga 9./8. til Antwerpen. — Tomsk, Kruse, ank. Riga 6./8. — Saratov, ank. Libau 12./8. — Malm afg. Helsingborg 8./8. til Manchester. — Vadsø afg. Neufahrwasser 12./8. til Manchester. — Lena afg. Swansea 12./8. hertil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Kirckaldy 11./8. — Martha, Christensen, ank. Rouen 11./8. — Elna, Rathje, ank. North Shields 13./8. — Therese, Pedersen, afg. Horsens 8./8. — Simone, Møller, afg. Rouen 11./8. — Jeanne, Olsen, ank. Gefle 12./8. — Vera, Larsen, afg. Soroka 7./8. — Daisy, Lage-sen, afg. Blyth 11./8. — Anine, Leth, afg. København 9./8. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 10./8.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 4./8. — Amalionsborg pass. København 9./8. — Anna Mærsk ank. Petersborg 31./7. — Brattingsborg pass. Lødingen 6./8. — Børglum afg. Riga 10./8. — Chassie Mærsk afg. Riga 8./8. — Dansborg afg. Talbot 6./8. — Elsberg afg. Calais 9./8. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg afg. Gl. Karleby 5./8. — Fredensborg ank. Brahestad 6./8. — Frederiks-borg ank. Barry 7./8. — Guldborg ank. Bremen 7./8. — Gurre ank. Rotterdam 8./8. — Hammerhus ank. Gullport 6./8. — Harrildsborg ank. Neufahrwasser 29./7. — Hundborg ank. Rouen 7./8. — Høneborg afg. København 9./8. — Jelling afg. Theodosia 9./8. — Jomsborg ank. Newport 11./7. — Jungshoved ank. Filadelfia 7./8. — Jægersborg ank. Hull 6./8. — Kallundborg ank. Huelva 6./8. — Kalø ank. Archangel 25./7. — Klampenborg ank. Sunderland 9./8. — Kronborg ank. Tampico 31./7. — Lejre afg. Genua 5./8. — Lilleborg afg. Talbot 3./8. — Marselisborg ank. Kronstadt 9./8. — Visborg afg. Petersborg 10./8. — Næsberg afg. Thamshavn 9./8. — Peter Mærsk afg. Hull 10./8. — Randelsborg ank. Petersborg 30./7. — Rosenborg ank. Petersborg 31./7. — Silkeborg ank. Pernøvik 6./8. — Skakkeborg ank. Newport 30./7. — Skanderborg afg. Hull 9./8. — Skjoldborg afg. Huelva 3./8. — Skodsborg ank. Rouen 9./8. — Spigerborg afg. Bougie 7./8. — Stegelborg ank. Memel 3./8. — Stjerneborg afg. Königsberg 7./8. — Søberg ank. Hamburg 7./8. — Taaruborg afg. Kaskö 10./8. — Tuborg ank. Warrington 8./8. — Ulfsborg ank. Riga 10./8. — Uranienborg ank. Cardiff 18./7. — Vordingborg afg. Hull 9./8. — Ørkild afg. Huelva 2./8.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Blyth 11./8. for Cetta. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 10./8. — Fanny, Eriksen, pass. København 9./8. for Malaga. — Lilly, Nielsen, afg. Trångsund 9./8. til Kartagena. — Alexy, Lorentzen, afg. Marseille 9./8. til Norrköping. — Dagny, Sørensen, afg. Middlesbro 12./8. til Wasa. — Mary, Bang, afg. Memel 12./8. til Hernösand.

Vesterhavet. Nordsøen, Gramm, ank. Gefle 11./8. — Elleu, Hansen, afg. Malaga 11./8. til Cadiz. — Fylla, Brinch, afg.

Norrköping 11./8. til Yxpila. — Gerda, Iversen, ank. Stege 8./8. — Hebe, Gregersen, afg. Gibraltar 11./8. til Glasgow. — Inger, Schiff, ank. Barcelona 8./8. — Johanne, Thøgersen, ank. Casablanca 8./8. — Laura, Pedersen, afg. Åbo 10./8. til Alicante. — Marie, Jessen, ank. Ferrol 10./8. — Nora, Lauritsen, afg. Riga 9./8. til Jacobstad. — Polly, Christensen, afg. Antwerpen 11./8. til Neufahrwasser. — Cito, Jepsen, ank. Mariager 10./8. — Bodil, Uldall, afg. Raumo 9./8. til Barcelona. — Nerma, Mikkelsen, ank. Husum 11./8.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Singapore 8./8. — Samui ank. Perim 1./8. — Bandon afg. Singapore 5./8. — Paugan ank. Antwerpen 5./8. — Chumpon ank. Dover 11./8. — Arabien ank. Göteborg 10./8. — Siam afg. Sabang 31./7. — Indien afg. Hongkong 8./8. — Cathay ank. København 19./7. — Tranquebar ank. Port Said 11./8. — Kina ank. Singapore 7./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 8./8. — St. Jan ank. København 11./8. — St. Croix afg. Portland 29./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 4./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 3./8. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Kronstadt 7./8. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 9./8. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 4./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 6./8. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 3./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 11./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Limerick 12./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 10./8. til Belfast. — Nawa, Dahl, ank. New Mills 1./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Frederikshavn 7./8. — London, Bom, ank. Petersborg 10./8. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 2./8. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 30./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Archangel 1./8. til Amsterdam. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 30./7. — Roma, Ovesen, afg. Rotterdam 9./8. til Methil.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Wismar 10./8. — Skinfaxe, Faber, ank. Frederikshavn 9./8. — Gulfaxe, Petersen, afg. København 12./8. til Riga.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rouen 13./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Korsør 12./8. — Agnete, Dam, ank. Nykjøbing F. 9./8. — Hermia, Farup, ank. Odense 9./8. — Alice, Jørgensen, ank. Leith 10./8.

Botnia. Gudrun, Sonniehsen, ank. South Shields 12./8. — Ragnhild, Schultz, afg. Blyth 10./8. — Valborg, Hansen, ank. Leith 13./8. — Gunhild, Hansen, ank. Rotterdam 10./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Toyby 11./8. — Freja, Nielsen, ank. Kalundborg 11./8. — Vera, Thing, ank. Rouen 10./8.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 12./8. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 11./8. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 12./8.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Archangel 11./8. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Sunderland 13./8. — Holland, Poulsen, ank. Middelfart 13./8. — England, Andersen, afg. Windau 12./8.

Æra. Enighedden, Jensen, ank. Kotka 11./8.

Sejlskibe.

Fana-Nordby. Mærdor, Mørch, ank. Hamburg 7./8.

Æra. Harris, Thorsteinson, ank. Gefle 10./8. — Norma, Jørgensen, ank. Chatam 9./9. — Amalie, Andersen, ank. Fakse Ladeplads 10./8. — Ansgar, Jørgensen, ank. Sundsvall 9./8. — Atlantic, Rasmussen, ank. Vigo 9./8. — Kodan, Hansen, ank. Falmouth 9./8. f. o. — Hebe, Clausen, er afg. Nyborg til Porsgrund. — Fuglen, Schmidt, ank. Sables d'Olonne 7./8. — Astræa, Svane, ank. Skellefteå 9./8. — Alf, Hansen, ank. Trave-münde 9./8. — Henry, Bager, ank. Boness 9./8. — Peter, Hansen, ank. Swinemünde 10./8. — Freja, Koek, ank. Pillau 10./8. — Kiane, Christensen, ank. Coleraine 19./7. — Christiane, Bager, ank. Thisted 11./8. — Hekules, Bager, ank. Swinemünde 11./8. — Svip, Jensen, ank. Warnemünde 11./8. — Arken, Christensen, ank. Gibraltar 11./8. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Appledore 11./8. — Kodan, Hansen, er afg. Falmouth til Havre. — Ægir, Winther, ank. Stranrear 11./8. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Westmannøerne 27./7. — Vera, Thjellesen, er afg. Aarhus til Brahestad. — Castor, Albertsen, ank. Aarhus 11./8. — Neptun, Jensen, ank. Aarhus 11./8. — Frederik & Ane, Andersen, ank. West Wemyss 11./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. August 1911. — Tysk Søretsdom. — Dampskibs-Navigatører. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Fjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1169
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vellheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Fribavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billige Priser
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prististe sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 63.

Kjøbenhavn, Fredag den 18. August 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063
 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager No. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	---	---	--------------

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
 Telegram-Adresse: Private.
 Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
 Telegram-Adresse: Copensura
 Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon 8901, 6886.
 NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.
 Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonvæk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Nærum

Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.

Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. XANIA

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

DEN
BEDSTE!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“

fra A.R. Segelcke & Co. Hjørring.
En gros for København,
Laue P. Møller.

Christian den IX's Gade 5, Maa. - Telf: 5670.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive - Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.

Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohtsensgade 19. Telf. Bbro 1030.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. - Vægt kun 3¹/₂ kg. - Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: KAYDYHR.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

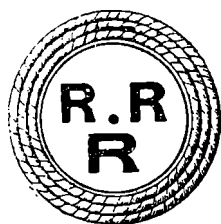
af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



A/s Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Kjøbenhavn, den 18. August 1911.

De udenlandske Havnestrejker. Den i vort sidste Nummer udtalte Glæde over den fredeligere Vending i de udenlandske Arbejderforhold, som de da modtagne Telegrammer berettede om, viser sig desværre at have været forhastet, i det mindste for Englands Vedkommende, idet senere indløbne Meddelelser gaar ud paa, at mange af Londons Havnearbejdere nægter at anerkende det sluttede Forlig og at genoptage Arbejdet, medens ny Strejker udbryder i andre Fag, og de alvorligste Optøjer forefalder rundt om i engelske Byer. Det synes, som om Landets Arbejderbefolkning er blevet grebet af en ren Strejkemani, og som om Forholdene paa flere Steder har nærmet sig revolutionære Tilstande, saa Politi og Militær har maattet gribe ind med Stave og Vaabenmagt for at beskytte Privates Liv og Ejendom; adskillige Menneskeliv er gaaet tabt, og Saarede har kunnet tælles i Hundredevis. Anstifterne og Lederne af de store engelske Strejker har vistnok tildels tabt Ledelsen og Herredømmet over deres Tilhængere og følges aabenbart ikke mere af den store Mængde, der ignorerer de trufne Aftaler og handler ganske i blinde. Saavidt man kan forstaa, mangler der en fast og organiseret Fællesledelse for de engelske Arbejdere, som der kan forhandles med paa en fornøllig Maade, og med hvem der kan træffes bindende Aftaler.

Generalkonsul F a b e r telegraferer den 15. ds. bl. a. til Udenrigsministeriet:

Dokarbejderne under Londons Havnemyndigheder, som indgik Forlig den 31. Juli, er utilfredse og strejker alle igen. Præsidenten fastholder bestemt, at det afsluttede Forlig skal gennemføres, og vil ikke underhandle med Arbejderne. Da disse har Monopol paa Kornlosningen, er alle kornlastede Skibe blokeret, deriblandt enkelte danske Baade. Jærnbanseselskaberne og Arbejderne forbereder sig paa den truende Jærnbanstrejke, for Øjeblikket hovedsagelig i Provinserne og kun tildels i London. Antallet af Utilfredse forøges daglig. Striden drejer sig om Fortolkningen af det Forlig, der afsluttedes i 1907 ved Lloyd G e o r g e s' Mægling. Hidtil har Arbejdernes Ledere holdt sig passive, men i Dag er der afholdt forskellige Møder. Stillingen betragtes som meget alvorlig, da Uroen spreder sig over hele Landet blandt mange forskellige Klasser Arbejdere. C. en Snes danske Dampere og tolv danske Sejlskibe, som har henligget her i omkring fjorten Dage, begynder langsomt Losningen i Dag.

Om Strejkerne er senere indløbet følgende Telegrammer:

— L o n d o n, 15. August. Den officielle Meddelelse om den Beslutning, Jærnbanefunktionærerne har vedtaget paa Mødet i Dag i Liverpool, gaar ud paa, at der vil blive erklæret Generalstrejke, hvis ikke Jærnbanseselskaberne inden 24 Timer gaar ind paa en Konference med Repræsentanter for Funktionærerne til Drøftelse af disses Klager.

— L o n d o n, 16. August. Af de Personer, der blev saaret i Gaar, da Tropperne i Liverpool skød paa Mængden, er én død af sine Saar foruden den Mand, der straks blev dræbt. Ved Everton blev Oprørsloven oplæst, da en stor Folkemængde forsøgte at standse Sporvognene.

Udenrigsministeriet har Onsdag modtaget følgende Telegram fra Generalkonsul F a b e r i London:

En Jærnbanstrejke over hele Storbritannien synes uundgaelig. De fire første amalgamerede Forbund af Jærnvejsarbejdere har givet Varsel, som udløber i Morgen tidlig. Arbejderne har længe forberedt dette Skridt; de ønsker at omstyrte den af Handelsministeriet i 1907 vedtagne Voldgiftstraktat. Direktørerne holder paa Traktaten. Stillingen er yderst alvorlig. I Aftes udsendte Handelsministeren Indbydelse til et Møde med sidstnævnte i Formiddag, med førstnævnte i Eftermiddag. Det forlyder, at Parlamentet skal forblive siddende ogsaa efter Fredag for at give Love angaaende Strejkebevægelsen. Jærnvejsdirektørerne har parat fuldstændige Planer om Samarbejde. I Aftes udtalte Bestyreren for G r e a t E a s t e r n, den dan-

ske Trafiklinie, at han var ret rolig ved Tanken om Strejken; den vilde ikke paavirke hans Selskab i saa stærk en Grad, fordi mange af hans Mænd stod udenfor Forbundet; kun i ringe Grad hans Passagertrafik, noget mere Godstrafikken. Dokarbejderne under Londons Havnemyndighed er alle paa Strejke.

— L o n d o n, 16. August. Havneudvalget har akcepteret Dokstrejkekomitéens Forslag, i Følge hvilket alt Mandskabet genantages. Arbejderne genoptager Arbejdet i Dokkerne i Eftermiddag. Der ligger dér flere Hundrede Skibe, deriblandt nogle danske, som afventer Losning. Mange af Skibene indeholder fordærvede Fødevarer, og Sundhedspolitiet har konfiskeret en Del. Den oprindelige Strejke i London er hermed endt.

(Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Rusland: Konstantinopel er erklæret for smittet af Kolera.

Rusland: Provinserne Neapel, Caserta, Salerno og Palermo er erklæret for smittet af Pest.

Øst- og Ungarn: Byen Triest er erklæret for kolerasmittet.

Italien: Skibe fra Bassora er underkastet de i Karantænereglement Nr. 10 af 1907 indeholdte Forholdsregler mod Kolera.

Sverige: Konstantinopel er erklæret smittet af Kolera, de uralske og transkaspiske Omraader i Asien fri for Pest, Guvernementerne Podolien, Kiew og Jekaterinoslaw i Rusland fri for Kolera.

Skoleskibet »Viking« er den 13. ds. ankommet til Port Lincoln, Sydaustralien. Alt vel.

Cirkulære til samtlige Amtmænd.

I § 6 i Lov Nr. 117 af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folkelingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget er det fastsat, at Formanden for Valgstedets Kommunalbestyrelse skal indføre de ifølge nævnte Lov til Kommunalbestyrelsen indsendte Omslag, indeholdende Konvolut med Stemmeseddel og Følgrebrev, i Nummerorden, med Tilføjelse af Tiden for deres Modtagelse, i en Bog, der skal indrettes efter et af Indenrigsministeriet foreskrevet Skema og autoriseres af vedkommende Amtmand.

I Henhold hertil fastsætter Indenrigsministeriet herved, at den omhandlede Bog skal indrettes efter følgende Skema:

Modtagne Omslag med Stemmesedler.

Løbe-Nr.	Modtagelsestid				Afsender (Vælger)	Bemærkninger
	Aar	Maa- ned	Dag	Kl.		

Hvilket herved tjenstlig meldes til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse.

Et Antal Eksemplarer af nærværende Cirkulære vil blive tilstillet D'Hrr. Amtmænd.

Indenrigsministeriet, den 14de August 1911.

Jensen-Sønderup.

W. O x h o l m.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 5/1910, afsagt den 15. Marts 1911. Korn- og Foderstofkompagniet i Odense mod A/S Privatbanken i København.

Efter at det norske Dampskib »Hiram« i Januar—Februar 1908 i New Orleans havde intaget en Ladning Bomuldsfrøer, der i Følge Konnossementet bestod af 3,427 Sække til en Vægt af 1,060,640 lbs., afgik det den 4. Februar fra New Orleans til Odense via Norfolk i Nordamerika. Det fik undervejs haardt Vejr og Storm i Dagene fra den 7.—9. Februar. Den 10. opdagedes der Vand i Forrummet, hvorved en Del af Ladningen var bleven beskadiget. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at der var trængt Søvand ind gennem en Læk i Rendestenen i Agterkanten af Storlugen, hvor der mellem Lugekarmen og Overbygningen var en c. 20 Tommer bred Passage. En her liggende Jernplade havde, som det maa antages ved Rust ovenfra, faaet et c. et Par Tommer langt Hul, dette var dog ikke synligt ovenfra, idet Rendestenen over Pladerne var dækket af et tykt Lag Cement, og Pladens Underside saa før Fremkomsten af Hullet ikke angreben ud. Efter at Hullet var foreløbig tættet med en med Tvist omvunden Træprop, lod Kaptajnen i Norfolk, som Skibet anløb den 13. Februar, dels afholde forskellige Syns- og Skønsforretninger, dels Skaden paa Skibet reparere ved Anbringelse af en ny Jernplade ovenpaa den beskadigede og endelig den beskadigede Del af Ladningen, c. 163 Tons, bortsælge ved Auktion, der afholdtes den 29. Februar efter Skibets Afgang fra Norfolk den 26. s. M. og udbragte c. 1,400 \$. Den 17. Marts ankom Skibet til Odense, hvor der blev afholdt Syns- og Skønsforretning over Skib og Ladning og aflagt Søforklaring. Den 20. Marts lod Ladningsmodtagerne Citanterne, Korn- og Foderstofkompagniet i Odense foretage Arrest i det hos Skibets Mæglere deponerede Fragtbeløb. Arresten blev dog senere frafaldet og ikke forfulgt, idet Privatbanken i København indestod Ladningsmodtagerne for det Skibet mulig paahvilende Ansvar for det dem tilføjede Tab og indgik paa at modtage Søgmaal paa Skibets Vegne. Citanterne, der har opgjort deres Tab ved den beskadigede og bortsolgte Ladning til ialt Kr. 16,461.43, hvortil de har ment at kunne lægge Renter 6 pCt. pro anno fra 7. April 1908—21. December s. A. eller Kr. 696.84, medens de omvendt har fradraget et af dem oppebaaret Assurancebeløb Kr. 3,424.36, har derefter under nærværende Sag paastaet sig tilkendt ialt Kr. 13,733.91 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte A/S Privatbanken i København paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De gør gældende, at den skete Skade maa betragtes som hændelig, idet den paagældende Læk var saaledes skjult, at den var umulig at opdage i Tide. De henviser i saa Henseende til, at Skibet, der er bygget i 1891, maaler 400 Netto Reg.-Tons og er klassificeret i »Norsk Veritas« I Klasse, var undersøgt den 21. Januar 1906 af Agenten for Veritas, der intet havde fundet at bemærke. Dernæst gør de gældende, at selv om Skibets Besætning maatte have kunnet opdage Mangelen, fritager Konnossementsklausulerne Rederiet for Ansvar for Skibets Usødygtighed, naar der blot fra Rederiets Side er vist skyldig Omhu i saa Henseende. Endelig hævder de, at Kaptajnen ved den stedfundne Realisation af den beskadigede Ladning har handlet fuldt forsvarligt, ligesom de formener, at ethvert Ansvar under alle Omstændigheder nu maa være bortfaldet i Henhold til den danske og norske Sølov § 283.

Da Retsforholdet i Følge Konnossementets Bestemmelser, forsaavidt angaar Spørgsmaal om Forældelse, vil være at afgøre efter den med den danske stemmende norske Sølov, da der efter det oplyste i hvert Fald ikke vilde kunne være Spørgsmaal om noget personligt Er-

statningskrav overfor Skibets Rederi, da herefter Citanternes mulige Erstatningskrav i Forhold til Skibet er forældet i Følge Sølovens § 283, idet Søgmaalet, — da Forældelsen ikke, som af Citanterne anbragt, kan anses afbrudt ved den foretagne ikke forfulgte Arrestforretning, — er for sent anlagt, og da det ikke er godtgjort, at de Indstævnte har paataget sig nogen videregaaende Forpligtelse overfor Citanterne end den, der maatte findes at paahvile Skibet, vil de Indstævnte være at frifinde, idet der efter Omstændighederne ikke vil kunne gives Citanterne Medhold i, at de Indstævnte skulde være afskaarne fra at paaberaabe sig Forældelsesreglen, fordi en hertil sigtende Indsigelse ikke indeholdes allerede i det af de Indstævnte først fremsatte Forsvarsskrift.

Sagens Omkostninger vil Citanterne have at betale til de Indstævnte med 200 Kr.

Dom i S. S. Nr. 46/1911, afsagt den 1. August 1911. Kaptajn P. I. R. Jans mod A/S Dansk Dampskibsselskab ved dets Likvidationskomité.

I Efteraaret 1906 stiftedes her i Byen under Navnet Dansk Dampskibsselskab et Aktieselskab med en Kapital paa 600,000 Kr. og med det Formaal at drive Fragtfart med Dampskibe. Blandt Aktionærerne var tre Skibsførere, der tegnede sig for større Beløb i Aktier mod at faa Stillingerne som Førere af Selskabets Skibe. Den ene af disse, Citanten under nærværende Sag, Kaptajn P. I. R. Jans, der tegnede sig for et Beløb af 15,000 Kr., fik i den Skrivelse af 15. April 1907, hvori Aktieselskabet bekræftede de mundtlig aftalte Belingelser for hans Ansættelse som Fører af et af Selskabets Skibe, optaget følgende Bestemmelse: »Skulde det være nødvendigt at ansætte en anden Kaptajn, forpligter Selskabet sig til at tilbagebetale Dem den af Dem indbetalte Sum, hvorfor Aktier er udstedt i Deres Navn, imod Tilbagelevering af Aktiebrevene for samme.« Da Selskabets Kapital i Efteraaret 1909 maatte anses for tabt, blev de det tilhørende Skibe overdraget til Firmaet C. K. Hansen, hvorefter Aktieselskabet traadte i Likvidation, hvad Citanten blev underrettet om ved en Skrivelse af 22. Oktober 1909, idet det samtidig meddeltes ham, at Selskabets Bestyrelse havde udvirket, at han beholdt sin Plads som Fører af det paagældende Skib ogsaa efter dets Overgang til det ny Rederi, og efter hvad der maa antages, indtager Citanten stadig denne Stilling.

Under 23. August f. A. anmeldte derpaa Citanten for Dansk Dampskibsselskabs Likvidatorer et Krav paa Tilbagebetaling af det af ham i sin Tid tegnede og indbetalte Aktiebeløb 15,000 Kr. tilligemed Renter deraf, all imod Tilbagelevering af Aktiebrevene. Dette Krav nægtede Likvidatorerne ved Skrivelse af 27. Februar 1911 at anerkende, og Citanten har derpaa under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet mod Udlevering af de paagældende Aktiebrevne at betale ham 15,000 Kr. tilligemed Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Til Støtte for sin Paastand har Citanten gjort gældende, at Meningen med det ham i Ansættelsesskrivelsen givne Tilsagn om Tilbagebetaling af Aktiebeløbet er den, at naar han af hvilken som helst Aarsag maatte udtræde af Selskabets Tjeneste, skal han være berettiget til at faa sine Aktier indløst, og at, selv om Skrivelsens Ord ikke direkte hjemler ham saadan Ret i Tilfælde af Selskabets Likvidation — hvad alene maa tilskrives den Omstændighed, at ingen af Parterne ved Skrivelsens Affattelse tænkte sig denne Mulighed —, maa dog Analogien af Bestemmelsen ramme et saadant Tilfælde.

De Indstævnte har derimod anført, at der ved den ommeldte Bestemmelse ikkun er givet Citanten en Garanti imod Afskedigelse fra Rederiets Side, saaledes at Citanten altsaa ikke skulde kunne tvinges til at forblive som Aktionær i Selskabet, hvis Rederiet afskedigede ham,

og navnlig har de gjort gældende, at det har ligget ganske udenfor deres Tanke eller Hensigt at garantere Citanten imod den almindelige Aktionærrisiko, at Aktiekapitalen gik tabt.

Selv bortset fra, om de Indstævnte har været berettiget til at give Citanten et saadant Tilsagn, som af ham hævded, og derved give ham en gunstigere Stilling end de andre Aktionærer i Selskabet, har Citanten i hvert Fald ikke overfor deres Benægtelse godtgjort, at der er givet ham et videregaaende Tilsagn end af dem indrømmet, og idet dette Tilsagn ikke findes at kunne omfatte et Tilfælde som det foreliggende, hvor hans Tjenesteforhold til de Indstævnte er ophørt alene paa Grund af, at Aktieselskabet er traadt i Likvidation, vil de Indstævnte være at finde for hans Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at kunne ophæves.

Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling.

Fra Kredsformand for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, Kreds Sydfyn, Hr. Kaptein Th. Nielsen i Svendborg har vi modtaget følgende:

Vi har sjældent harmedes saa meget over noget, som over de Forhandlinger, der den 8. Juli blev ført paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Odense. Noget for de mindre Skibe saa nedværdigende mindes vi aldrig at have set. Der fremsattes et aaregammelt Krav fra de mindre Skibe om at blive fritaget for et Blad, som næsten ingen af vore Medlemmer ønsker at holde, ja vi tilbyder endog, at vi, for ikke at skilles fra de større Skibe, vil betale 50 Øre ud over vort hidtidige Kontingent pr. Medlem.

Men hele Diskussionen drejer sig — skønt d'Hr. maatte vide og vidste, hvad et Afslag af et saa retfærdigt Krav betød — ikke om Organisationens Ve og Vel, ikke om Sejlskibsfartens Sammenhold, nej, alt knyttedes til dette ene: Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*. Og med hvilke Motiver Hr. Mægler Sofus Hansen taler op om Sømandsstandens Ære o. s. v. — som om hele den danske Sejlskibsfarts Skæbne ahang af dette Blad. Men maaske har Hr. Hansen kun været spøgeful.

Hr. Mægler H. A. Hansen nævner i sit lange Foredrag ikke et Ord om Foreningens Skæbne, alt drejer sig om Aktieselskabet »D. S.« At vi Smaaskippere ønsker at blive fri for det Blad, synes for Hr. Hansen kun at være en underordnet Sag. Spørgsmaalet er for ham kun, om Bladet kan bestaa. Kan det ikke det, saa skal vi bruges til at holde det oppe.

Hr. Navigationslærer Christensen, Marstal, taler om illoyal Skrivemaade i vort Medlemsblad. Det Udtryk bør Hr. Christensen for sin egen Skyld tage tilbage. Vi Smaaskippere har aldrig spurgt om, hvem af vore Tillidsmænd, der udrettede et eller andet for os, naar blot vi vidste, at der blev gjort noget til Gavn for os: vi ved det er Foreningen, og det var os nok. Men vi ved ogsaa af personlig Erfaring, at et meget betydeligt Arbejde er gjort af Afdelingen selv.

Og hvorledes Hr. F. Hansen kan udtale sig nedsettende om et Blad, som han i samme Aandedræt selv indrømmer ikke at kende, synes os at være en Gaade. Og Hr. Hansens Udtalelse om, at vort Medlemsblad var lidt vanskeligt at faa fat paa, kan da kun være en Fortalelse, der i en ophidset Sindsstemning er undsluppen ham, eller aner han endnu ikke, hvorledes man erholder et Blad, hvis man da ønsker at faa det.

Og til Slut: Hvorledes kan vore Repræsentanter indgaa paa et Kompromis, som er i Strid med vor egen Gene-

ralforsamlings Beslutning. Vi ønsker ingen Splittelse, men vi kræver Beslutningen fra Afdelingens Generalforsamling i Odense gennemført, og vi haaber endnu, det kan ske uden Afdelingens Udtræden; men kan det ikke det, skal virkelig vi Smaaskippere tvinges til at holde *Dansk Søfartstidende*, saa har vi dog saa megen Anstændighedsfølelse, at vi selv kan og vil træffe den endelige Bestemmelse. Alt i alt synes det, som det har været d'Hr.'s Opgave at sværte vort lille Medlemsblad og ogsaa selve Afdelingen for mindre Skibe saa sort som mulig, i hvert Fald er deres Tone ikke præget af megen Fordragelighed.

Men som man raaber i Skoven faar man Svar.

Svendborg, den 11. Aug. 1911.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Kredsstyrelse for Sydfyn.

Uagtet det er vor Opfattelse, at de ovenfor udtalte Anskuelser snarere burde have været fremsat paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings fornylig afholdte Generalforsamling i Odense, og at der, efterat Foreningens højeste Myndighed — nævnte Generalforsamling — i Mindelighed er enedes om, at den nuværende Ordning af Forholdet skal blive bestaaende indtil videre, burde være Ro om hele dette Spørgsmaal, har vi dog ikke villet nægte Optagelse af ovenstaaende. Selvfølgelig staar Bladets Spalter berefter til Raadighed for de Herrer, mod hvem Hr. Niensens Angreb er rettet, hvis de maatte finde Anledning til en Imødegaaelse af samme, ligesom vi selv forbeholder os eventuelt at komme tilbage til Sagen. *Red.*

Frugtmarkedet.

Der har ikke fundet Forandringer af større Betydning Sted i nogen Retning siden vor forrige Beretning. De forskellige hjemgaaende Markeder bevarer Fastheden helt igennem undtagen La Plata, som kun tager ganske enkelte Baade til lave Rater. Hvad Kulfragterne angaar, da er de steget yderligere til Østersøen, hvorimod de ligger uforandret fast til Middelhavet, dog maaske nærmest en Kende bedre. Sortehavet etc. sluttede en anelig Mængde Dampere til omtrentlig forrige Uges Rater. Nordamerika er ikke saa lidt fastere, og der var navnlig et godt Begær efter store Baade paa Timecharter. For Tømmer fra Golfhavn til River Plata er Raten steget til 135/ à 137/6 pr. August/September. Den i forrige Uge nævnte Strejke i Petersborg er foreløbig bilagt, indtil Voldgiftskendelsen falder, men i England florerer Arbejdsuroligheder og Strejker mere end nogensinde, hvilket lægger Skibsfarten betydelige Hindringer i Vejen. —

Østen. Fra Java sluttedes flere Baade for Sukker til Marseille og/et. U. K. 29/ (én), 30/ (to Havne), option Havre 1/ ekstra og til Holland 30/ (én), 31/ (to Havne), alt pr. Aug./Sept. Hvede Australien/U. K. Kont. 26/ pr. Sept. Bombay/U. K. Kont. (udsøgt Havn) betalte 20/6 (én), 21/ (to Havne) d. w. Basis, Erts Bombay/Baltimore eller Philadelphia 21/.

Sortehavet etc. Store Baade fra Kherson/Nikolajeff/Odessa etc. eller Sulina 9/ London eller Rotterdam, 9/3 Hull, Antwerpen eller Weser, 9/6 Hamburg, mindre Baade 9/9 Weser, 10/6 N. C. eller »any«, 12/3 Hamburg. Fra Azow sluttedes til 12/ Dunkerque 11/9 N. C. eller »any«, 12/3 Hamburg, 12/ Norge (én Havn). Danube/Rotterdam 10/6, Antwerpen 10/9. Erts Poti/Hamburg 10/9. Alt pr. August Afskibning.

Middelhavet. Erts Bilbao/Boston 11/10½, U. S.

11/9, Mobile 10/6, Rotterdam 6/, Bilbao/Middlesbro 4/6, Castro Alen/Newport 4/1½, Porman/Maryport 7/6, Port Beira/Tyne Dock 8/7½ f. t.

Nordamerika. Campbellton/Plymouth, Dublin eller Bristol Channel 40/, Picton/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 41/3, Barachois/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 45/, Tommer Golfen/Antwerpen 77/6, London og Tyne 83/9, River Plate 137/6, Buenos Aires 132/6, Galveston/Liverpool eller Bremen 40/, Form »0«. Kul Norfolk/Vera Cruz 7/, Petroleum New York/La Plata 25 C. Alt pr. August—September. —

Østersøen. Blandt Befragtingerne kan nævnes: Petersborg/Rotterdam Mk. 27, Tyne/West Hartlepool, Hull 32/6, Dunkerque 1/8, Riga/Sharpness 30/, Antwerpen Fres. 31, Ghent Fres. 37, Bordeaux Fres. 44, Narva/Rotterdam 315 Sids. Lumpsum £ 410, 750 Sids. £ 885. — Umeå og Sundsvall (to Pladser)/Havre Fres. 37½, Norrkøping og Hernösand/Smyrna Fres. 67, Hudiksvall/Casablanca og Tangier Fres. 75, Wiborg/West Hartlepool 28/, Sydfinland (to Pladser)/London 28/. —

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth sluttedes til Sundsvall 4/ (1,600), Kronstadt 4/1½ (2,800), Lübeck 5/ (2,500), Fairwater 4/3 (1,500), Pillau 4/ (2,200), god dansk Havn 4/9 (1,200). Tyne/Archangel 4/6 (1,200), 4/9 (1,000). Hull/Riga 3/9 (3,000). Firth of Forth/Stockholm 4/9 (2,150), Horsens 5/ (900), Faaborg 5/ (1,400). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport nævner vi: Kronstadt 5/ (4,500), 5/6 (2,500), Devonport 2/3 (2,200), Antwerpen eller Ghent 4/3 (2,100), Havre 4/1½ (2,000), Honfleur 4/6, Pasages 6/9, Neapel 6/7½, Brindisi 7/3, Venedig 7/11, Port Said 6/, Singapore 12/3, Rio de Janeiro 15/9, River Plate 19/. —

Fra Sø og Land.

Druknet. Aalborg. 16. August. Kaptajnen paa Dampren »Svarland«, der er ankommen hertil fra Skotland, meddeler, at Damprens 40-aarige Fyrbøder N. Nielsen, hjemmehørende i Løgstørgen, 16 Mil fra Skotland er faldet over Bord og druknet. (»Ritz. Bur.«.)

En Skibs-Rottetfælde er, i Følge »Shipp. Gaz.«, blevet opfundet af en Skibsmaskinist i Sydney; denne skal ikke alene forhindre Rotter i at gaa til og fra Borden langs Fortøjningstrosserne, men tillige fange dem, som gør Forsøg herpaa. Opfindelsen, som er blevet fordelagtig omtalt af Melbournes Sundheds-Autoriteter og Skibskyndige, bestaar af en Rottetfælde, som er indpasset mellem to Skiver af 24 Tommers Diameter. Apparatet, der forener Styrke med Lethed, er af en simpel Konstruktion og kan anbringes paa Trosser af enhver Tykkelse, idet det bliver fastholdt af stærke Staal-fjedre. Medens de gammeldags Skiver holdt Rotterne om Bord paa Skibet, tillader den ny Opfindelse dem at forlade Skibet gennem Skiven, hvorefter de i næste Øjeblik befinder sig i sikkert Fangenskab i Fælden, som er stor nok til at rumme et større Antal paa én Gang. Efter at Apparatets Brugbarhed er konstateret paa tilfredsstillende Maade, bliver det nu indført paa Union Steamship Company of New Zealand's Dampere.

En Insektødelægger. Enhver, der i nogen Udstrækning har rejst med Skibe, véd, hvilken Plage Tilstedeværelsen af Kakerlakker og andre ubehagelige Arter af Billeslægten kan være. I et varmt Klima vokser Ubegnelighederne derved endog saa betydeligt, og det er en meget vanskelig Sag at faa saadant Uøj udryddet i et Skib. For kort Tid siden er imidlertid et nemt transportabelt Apparat, der er bestemt til Udryddelse af Insekter, kommet i Handelen, skriver »Shipp. Gaz.«, og er allerede blevet anbragt om Bord i de ledende Dampskibsselskabers Skibe, som udgaar fra Liverpool. Fornylig blev der anstillet en Prove med Insektdræberen paa en stor Londoner Passagerdampere, ved hvilken Lejlighed dens Brugbarhed tilfulde blev konstateret.

Instrumentet er praktisk talt en Trykluffs-Sprøjte. Vædsken bliver anbragt i en Kobberbeholder, hvorefter nogle faa Slag af et lille Stempel sammenpresser Luften, hvorpaa en Straale kan sendes ud i en hvilken som helst Retning. Hvis man nu véd, at der findes Insekter bagved Panelerne i en Kahyt eller i Sprækker, hvorfra man ikke kan faa dem ud, er det den letteste Sag at bringe Instrumentet til at virke. Saasomt Vædsken berører Insektet, dør det, ligesom ogsaa de Æg, der rammes, bliver ødelagt, hvorimod

Vædsken hverken skader Træværk eller Polstringen i en Kahyt. For at vise Opfindelsens Nyttevirkning blev der fornylig foretaget en Prove paa d'Hrr. Meggeson & Co.s Værft. Et Antal kraftige Kakerlakker blev anbragt i en Kahyt, hvorefter Vædsken blev sprøjet ud paa dem gennem en Sprække, med det Resultat, at de øjeblikkelig døde. Det paastaas, at Vædsken praktisk talt desinficerer de døde Insekter, saaledes at de bliver uskadeliggjort, selv om man ikke kan faa dem ud fra Paneler og lignende Steder.

Selve Instrumentet koster c. 1 £, medens den fornødne Vædske kan erholdes til en meget lav Pris.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra R. Møllers Skibsværft i Faaborg sættes den 15. ds. et nyt Skib, Værftets Byggenummer 59, i Vandet. Skibet er et Fyrskib bygget for Regning Det danske Fyrvesen. Dimensionerne er følgende: Længde mellem Perpendikulererne 107' 0", Bredde paa Spant 20' 3", Dybde 12' 10½", Displacement c. 350 Tons. »Vyl« Fyrskib, der byggedes i 1908, udgik ogsaa fra ovennævnte Værft.

Det forenede Dampskibsselskab har i Aarets Løb ladet bygge tre Pramme paa R. Møllers Skibsværft. Dimensionerne var følgende: Længde 65' 0", Bredde 17' 0" og Dybde 7' 2". De maalte c. 45 Brutto Tons hver.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa ½ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 16/8. — Alexandra, Nielsen, ank. Reval
15/8. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 15/8. til Cagliari. —
Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 17/8. — A. N. Hansen,
Olsen, ank. Dunkerque 15/8. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre
12/8. — Arkansas, Petersen, afg. Leith 16/8. hertil. — Arno,
Fischer, ank. Livorno 13/8. — Aurora, Gommesen, ank. hertil
14/8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 14/8. —
Beira, Lunge, afg. Dartmouth 14/8. hertil. — C. F. Tietgen,
Thomsen, afg. herfra 17/8. til Kristiania. — Chr. Broberg,
Mortensen, afg. Dartmouth 14/8. til Marseille. — Christian IX,
Mikkelsen, ank. Königsberg 14/8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Dart-
mouth 13/8. til Alicante. — Esbjerg, Struве, afg. herfra 15/8.
til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14/8. —
Garonne, Kromann, ank. hertil 14/8. — Georgios I, Sørensen,
ank. hertil 15/8. — Hellig Olav, Holst, ank. New York
8/8. — Hengest, Munk, afg. herfra 15/8. til Riga. — Hjelm,
Rasmussen, afg. herfra 16/8. til Danzig. — J. C. Jacobsen,
Petersen, ank. Petersborg 12/8. — Jolantha, Henriksen, afg.
herfra 14/8. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban
10/8. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 17/8. — Kiew, Jer-
gensen, pass. Brunsbüttel 17/8. for Antwerpen. — Kursk, Tønne-
sen, ank. Bordeaux 5/8. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 26/7.
— Louise, Larsen, ank. London 13/8. — Louisiana, Ørsted,
afg. Boston 15/8. til Baltimore. — L. P. Holmblad, Svane, ank.
Antwerpen 4/8. — Moskov, Jonsen, afg. Antwerpen 17/8. til
Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Konstantinopel 12/8.
— Nordjylland, Søberg, afg. Petersborg 16/8. til Antwerpen.
— O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 16/8. — Omsk, Jacobsen,
ank. Hull 16/8. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 12/8.
til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 10/8.
hertil. — Perm, Gotthardt, ank. London 15/8. — Pregel, Iver-

(Fortsættes Side 491.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1697. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket. Frankrig. Naar Signalet for neddykkede Undervandsbaade (rødt og gult Flag) vises fra Semaforen eller Ledsgedampere ved nedeuvante Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsbaade:

Chenal du Four. Zonen begrænses mod N. af Linien mellem Les Platresses og La Valbelle, mod S. af Linien »Creach Meur Pynt overet mod Vieux-Moines Taarn«. Desuden er det forbudt Undervandsbaade at dykke ned Ø. for Linien, som gaar 1 Sm V. for Linien »Saint Mathieu Fyr overet med Kermorvan Fyr«, naar de er S. for Breddeparallellen gennem Le Four Fyr.

Brest. Vestibule du Goulet. Zonen begrænses mod N. af Kysten mellem Saint-Mathieu og Minou Fyr, mod V. af Linien »Grande Vinotière overet med Les Vieux Moines Taarn«, mod S. af en Linie i S. 68° V. fra Mengam Taarn (denne Linie ligger 800 m S. for Linien »Minou—

Portizic»), mod Ø. af Linien mellem Grand Minou Pynt og Les Capucins Pynt. Cheveaux, De la Parquette, Du Petit et du Grand Leach et Du Toulinguet. Zonen begrænses mod N. af en Linie i S. 68° V. fra Les Capucines Fyr (Linien gaar ½ Sm N. om La Vaudrée Tønde), Meridiænen gennem La Parquette, Luinen »Lignes de Queleirn Iri til venstre for Grand Gouin Pynt«, mod V. af Linien mellem La Vandrée og La Basse du Lys, mod S. af Linien mellem La Basse du Lys og Øen Guénéron, mod Ø. af Kysten mellem Grand Gouin Pynt og Øen Guénéron. Goulet de Brest. Zonen begrænses mod V. af Linien mellem Grand Minou Pynt og Les Capucins Pynt, mod Ø. af Linien mellem Portizic Fyr og La Cormorandière.

Benodet og Concarneau. Zonen begrænses mod N., Ø. og V. af Kysten mellem Men Hir Taarn (Penmarc'h Pynt) og Trévignon Pynt, mod S. af den brudte Linie gennem Men Hir Taarn. Basse Spince Tønde, Basse Rouge Taarn, Grand Pourceau Taarn og Trévignon Pynt.

Lorient. Zonen begrænses mod V. af Linien mellem Le Tahut Pynt og Pen Men (Grox) Fyr, mod S. af Linien »Pen Men Fyr overet med Saint-Nicolas Pynt« indtil denne Linie skærer Linien »Lorient Fyr overet med La Peyrière Fyr«, (Ledelinien for Passe Sud), mod Ø. af Linien mellem ovennævnte Skæringspunkt og Gåvre Pynt.

Le Palais. Zonen omfatter den Sektor, som ligger mellem Linien i N. 10° V. (hen imod Taillefer) fra det grønne, faste Fyr ved Indløbet til Le Palais og Linien i S. 62° Ø. (hen imod Kerdonis) fra samme Fyr.

Quiberon. Zonen begrænses mod Ø. og S. af den brudte Linie gennem Ctaeh Bagfyr, Teignouse Fyr og Skæringspunktet mellem Linierne. »Port Navolo Fyr overet med Teignouse Fyr« og »Quiberon Semafor overet med Loc Maria Fyr«, mod V. af den brudte Linie gennem ovennævnte Skæringspunkt, Skæringspunktet mellem Linierne »Quiberon Semafor overet med Loc Maria Fyr« og »Teignouse Fyr overet med Les Trois Pierres Taarn«, Skæringspunktet mellem Linierne »Loc Maria Klokke-taarn overet med Loc Maria Fyr« og »Teignouse Fyr overet med Les Trois Pierres Taarn« samt Beg-el-Lan Pynt.

La Loire. Zonen er begrænset mod N. og Ø. af Kysten mellem Piriac Pynt og L'Herbau-dièrre (Noirmontiers) Pynt, mod V. og S. af den brudte Linie gennem Piriac Semafor, Le Four Fyr, La Bauche Fyr, Le Pillier Fyr samt L'Herbau-dièrre Pynt. Uden for denne Zone er det Undervandsbaade forbudt at dykke ned: 1) Inden for 1 Sm paa begge Sider af Ledelinien (Kerlédy Fyr overet med Portic 2 Fyr) gennem Le Chenal Sud. 2) I Linien som gaar N. 84° V. i fra Grand Charpentier Fyr.

La Pallice og La Rochelle. Zone I begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Chau-veau Tønde, Linien mellem Chauveau Tønde og Chauveau Fyr, Linien mellem Chauveau Fyr og Le Lavardin Taarn, Linien mellem Le Lavardin Taarn og Fyret paa S.-Molen ved La Pallice Havn, mod S. af Linien, som gaar 500 m S. for La Rochelle 2 Fyr overet. Zone II begrænses mod S. af Linien mellem Les Sablanceaux Pynt og Chef de Baie, mod Ø. af Linierne »Chef de Bai Pynt overet med S.-Molens Fyr ved La Pallice« og »Le Lavardin Taarn overet med S.-Molens Fyr ved Les Sablanceaux Pynt«, mod V. af NØ.-Kysten af Øen Ré. Zone III er begrænset af Cirkelbøen, som gaar 800 m uden om Fyret paa S.-Molen ved La Pallice Havn.

1698. Skær. Basse Jaune. 220 m V. fra Le Pignon er et Skær med 6,5 m Vand. Paa 17 m Grundens V. for Basse Jaune er kun 14 m Vand. I 35 m Vand er fundet et Skær med 47° 43' N. Br. 3° 51' V. Lgd.

1699. Fyr forandres. Jacksons Arm. White Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr ved Jacksons Arm vil uden nærmere Bekendtgørelse blive forandret til et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 2½ Sek., Lys 1¼ Sek., Mørke 1¼ Sek. 49° 51' 40" N. Br. 56° 44' 30" V. Lgd.

1700. Fyr skal forandres. Western Bay Head. Conception Bay. Ved Skibsfartens Be-gyndelse 1911 forandres Western Bay Head grønne, faste Fyr uden nærmere Bekendtgørelse til et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Hvidt og rødt vandret stribet Fyrtaarn. 47° 53' N. Br. 53° 03' V. Lgd.

1701. Fyr skal forandres. Dead Islands Harbour. Pitman's Island. Newfoundland S.-Kyst.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter, Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1672. Grund afmærket. Porkkala—Bärsund. Finske Bugt, Finland. En Grund med 4,5 m Vand er fundet c. 1 Sm N. 85½° V. fra Porkkala Fyr. Vagere (59° 56' 17" N. Br. 24° 23' 03" Ø. Lgd.) paa N.-Siden af Lilla Träskö (Fjordgrundet) er flyttet til 59° 56' 13" N. Br. 24° 22' 37" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1673. Lystønde atter paa Station. Srednaja. Finske Bugt, Rusland. Lystønden ved Srednaja Banke er atter paa Station. 60° 10' N. Br. 28° 20' 3. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1608. Kjøbenhavn 1911.)

1674. Vagere udlagt. Luga Bugt. Finske Bugt. Ved Indløbet til Luga Bugt er udlagt en Vager med V.-lig Topbetegnelse paa 59° 59' 15" N. Br. 28° 12' 40" Ø. Lgd. og 2 Vagere med S.-lig Topbetegnelse paa henholdsvis 59° 57' 30" N. Br. 28° 20' 30" Ø. Lgd. og 59° 57' 45" N. Br. 28° 27' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1675. Afmærkning forandret. Reval. Finske Bugt. Paa Reval Ikel er Afmærkningen mellem Nargö og Nargö Banke forandret som følger: En hvid og rød Spiritønde med en opadvendt Kost over en nedadvendt Kost er udlagt i 27 m Vand paa 59° 34' 18" N. Br. 24° 33' 32" Ø. Lgd., og en lignende i 24 m Vand paa 59° 35' 10" N. Br. 24° 33' 12" Ø. Lgd. En sort og hvid Spiritønde med en nedadvendt Kost over en opadvendt Kost er udlagt i 27 m Vand paa 59° 36' 27" N. Br. 24° 35' 00" Ø. Lgd. Den hvide Spiritønde med nedadvendt Kost, som ligger N. for Nargö Banke, er flyttet N. i og ligger nu i 22 m Vand paa 59° 36' 38" N. Br. 24° 35' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1676. Lys- og Klokketønde flyttet. Raugen. Moon Sund. Østersøen. Raugen Lys- og Klokketønde N. for Øen Moon er flyttet til 4,5 m Stedet og ligger nu i Moon Ledelylinie 12 Kbl fra Forfyret. 58° 40' N. Br. 23° 18' Ø. Lgd.

1677. Mindre Dybde. Pernau Bugt. Riga Bugt. Østersøen. 4,5 m Stengrunden, som ligger c. 4½ Sm S. 72° V. fra Maria Himmelbart Fyr. (Kort Nr. 206.)

1678. Lys- og Klokketønde udlagt. Pernau. Riga Bugt. Østersøen. Den røde, almindelige Tønde paa Pernau Red er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, som viser Et-Lyn, c. 18 Lys i Minuttet. 58° 21' N. Br. 24° 27' Ø. Lgd. efter russiske Kort.

1679. Fyr skal forandres. Neufahrwasser. Tyskland. Neufahrwasser hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt og rødt Fyr med En-Formorkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Fyret skal vises rødt Lys fra N. 63° V. til N. 44° V., hvidt Lys fra N. 44° V. til S. 83° Ø. rødt Lys fra S. 85° Ø. til S. 63° Ø. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm for hvidt Lys (20 Sm fra N. 19° Ø. til N. 54° Ø.) og 11 Sm for rødt Lys. Fyret er slukket og midlertidigt erstattet af et hvidt, fast Fyr. Det ny Fyr ventes lændt i Begyndelsen af Oktober 1911. 54° 24' 28" N. Br. 18° 39' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

1680. Ledefyr lændt. Oder. De ny Ledefyrer mellem Kratzwick og Königsbake er nu i Virksomhed. Schützenvorler Forfyr: 53° 30' 53" N. Br. 14° 38' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1415. Kjøbenhavn 1911.)

1681. Forandring af Taagesignal. Greifswalder Oie. Taagesignalet ved Greifswalder Oie vil først blive forandret ved Slutningen af August d. A. Det ny Taagesignallus: 54° 15' 02" N. Br. 13° 55' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1280. Kjøbenhavn 1911.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1682. Fyr forandret. **Norra Rannholmen, Sverrig.** Norra Rannholmen Fyr er forandret til at vise Lys med To-Fornørkelser i Stedet for Lys med En-Fornørkelser: 57° 51', N. Br. 11° 33', Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 243.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1339, Kjøbenhavn 1911.)

1683. Fyr forandret. **Kraksundsgap, Bohuskusten.** Kraksundsgap Ytste hvid og røde Fyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Fornørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., der viser grønt Lys fra S. 33° V. til S. 43° V., hvidt Lys fra S. 43° V. til S. 46° V., rødt Lys fra S. 46° V. til S. 50° V. (Lysvinklene er altsaa ikke som tidligere angivet uforandret). Synsvide: 12, 8 og 7 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 58° 06' 43" N. Br. 11° 27' 30" Ø. Lgd.

Kraksundsgap Indre Fyr er endnu ikke forandret. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1341, Kjøbenhavn 1911.)

1684. Fyr nedlagt. **Kisteholmen, Fyr tændt.** **Holteskjær, Sandefjord, Norge.** Den 15de August d. A. er Kisteholmen Fyr nedlagt. 59° 03' 20" N. Br. 10° 14' 40" Ø. Lgd. Samtidig er Holteskjær hvide, røde og grønne Lysfyr, der viser Et-Lyn c. hver 5 Sek., tændt. Fyret viser grønt Lys fra N. 51° Ø., midt imellem Saltskjær og Lyngsholmen, til N. 89° Ø., fri S. om Helleholmet; rødt Lys derfra til S. 20° Ø., fri V. om Leikrane; hvidt Lys derfra til S. 14° Ø., fri Ø. om Nordøst; grønt Lys derfra til S. 3° V., fri V. om SV-ligste Bondeskate; hvidt Lys derfra til S. 6° V., fri Ø. om Bonden; rødt Lys derfra til S. 18° V., fri V. om Storkrak; hvidt Lys derfra til S. 42° V., fri Ø. om Granakrak; grønt Lys derfra til S. 57° V., fri S. om Molteskjær; rødt Lys derfra til N. 18° V., fri Ø. om Beknskjær; hvidt Lys derfra til N. 15° V., fri V. om Øgrandsnaen; grønt Lys derfra til N. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 9, 6 og 5 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. 59° 02' 10" N. Br. 10° 16' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1685. Fyr forandret. **Sandsund, Norge.** Ved Brandetidens Begyndelse 1911 forandres Sandsund Fyr saaledes, at den grønne Lysvinkel, der lyste fra N. 18° Ø. til N. 25° Ø., skal lyste fra N. 18° Ø. til N. 26° Ø., fri Ø. om Kvittholmen og Meljordingen. I øvrigt uforandret. 68° 57' 25" N. Br. 16° 38' 35" Ø. Lgd.

1686. Fyr forstærket. **Fyr tændt.** **Hovorschlense, Hoyer, Tyskland.** Hovorschlense Ledefyr har nu en Synsvide af 9 Sm. Paa Diget, c. 200 m N. fra det røde Fyr, er tændt et grønt Forfyr. Bagfyret overet med dette Fyr betegner Indløbet til den Grønlige Rende ved Baaken Ø. for Hoyer Anduvingsstønde og leder fri af begre de saakaldte Finnerfiahningen. Synsvide: 9 Sm. Det røde Forfyr: 54° 57' 31" N. Br. 8° 41' 08" Ø. Lgd.

1687. Tønder flyttet. **Innerhale, Jøde.** I Innerhale ligger den røde Stumplønde H/B i 11 m Vand paa 53° 34' 24" N. Br. 8° 09' 42" Ø. Lgd., den røde Spiritønde W i 11 m Vand paa 53° 33' 45" N. Br. 8° 10' 08" Ø. Lgd. og den røde Spiritønde X i 13 m paa 53° 33' 10" N. Br. 8° 10' 30" Ø. Lgd.

1688. Skydeøvelser. **Wangeroo, Ostfriesische Bøer.** Fra 1ste til 10de September 1911 finder daglig Skydeøvelser Sted ved Wangeroo mellem Kl. 7 Fr. og 6½ Em., enkelte Gange skydes ogsaa om Natten. Skydefeltet begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Alle Weser Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem Wangeroo Fyr, mod Ø. af Meridianen paa 80 Ø. Lgd., mod V. af Meridianen gennem »Weser« Fyrskib. Under Skydningen heltes en rød Dohbelstander paa Signalsationen ved Batterierne ved Wangeroo og paa Politistationerne. Naar der en Dag ikke skydes, heltes Internationalt Flag U paa Signalsationen ved Wangeroo og ved Havneindløb III til Wilhelmshaven. Wangeroo Fyr: 53° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd.

1689. Lystønde endnu ikke udlagt. **Onrust, Molengat, Zeegat van Texel, Holland.** Den sorte Lystønde, Onrust, er endnu ikke udlagt og vil først blive udlagt senere. 52° 58' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd. Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1424, Kjøbenhavn 1911.)

1690. Vrag borttaget. **Sardijerul, Zeegat van Vlissingen.** Vraget af den belgiske Løds-skonnert, som sank i Sandijerul paa 51° 25' N. Br. 3° 33' Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1289, Kjøbenhavn 1911.)

1691. Lys- og Fløjtønde bortdrevet. **Thornton-Bank, Thornton-Bank Lys- og Fløjtønde** og bortdrevet. Den vil snarest blive udlagt paa Station igen. 51° 34' N. Br. 3° 01' Ø. Lgd.

1692. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsstaaede er neddykket. **Frankrig.** Naar Signalet for neddykkede Undervandsstaaede (rødt og gult Flag) vises fra Semaloren eller Ledsgedampere ved nednævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsstaaede:

Galais. Zonen begrænses mod N. af Liniien »Les Hemmes de Marck overet med Walde Fyr

(Liniien gaar over Tønde 6)«, mod S. af Liniien »Saint-Pierre-les-Calais Klokketaarn overet med Semaloren, mod Ø. af Liniien fra Tønde 6 til Tønde 1. Dunkerque. Zonen, som omfatter hele Passe Ouest og Reden, begrænses mod V. af Meridianen gennem »Dyck« Fyrskib, mod Ø. af Liniien i S. 12° V.—N. 12° Ø. gennem Raadhuseets Klokketaarn og den store Skorsten paa Chantiers de France.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1693. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsstaaede er neddykket. **Frankrig.** Naar Signalet for neddykkede Undervandsstaaede (rødt og gult Flag) vises fra Semaloren eller Ledsgedampere ud for nednævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsstaaede:

Raz de Sein. Zonen begrænses mod V. af Meridianen gennem Sein Fyr, mod N. af Breddeparallellen gennem Millier Fyr, mod Øst af Kysten mellem Millier Fyr og Lervily Pynt, mod S. af Breddeparallellen gennem Lervily Pynt.

Aberwrach. Zonen begrænses mod Ø. og S. af Kysten, mod N. af Breddeparallellen gennem Vierge Fyr mod V. af Meridianen gennem Comp-Carhai Fyr.

Kysten mellem Trieux og Ile de Bas. Zonen, som indbefatter Bugterne Morlaix og Lan-nion, Le Chenal des Sept-Iles, Tréguier og Port-Blanc Indløb, er begrænset mod Ø. af Meridianen gennem Héaux Fyr, mod S. og Ø. af Kysten mellem Héaux Fyr og Ile de Bas Fyr, mod N. af den brudte Linie gennem Ile de Bas Fyr, Tréagoz Fyr, Ile Rouzic (Sept-Iles) og Barnouic Taarn.

Païmpol og Trieux. Zonen begrænses mod Ø. af Liniien mellem Øen Harbour og Barnouic Taarn, mod S. af Kysten mellem Øen Harbour og Héaux Fyr, mod V. af Meridianen gennem Héaux Fyr, mod N. af Breddeparallellen gennem Barnouic Taarn.

Bale de Saint-Brieuc. Zonen er begrænset mod Ø. og S. af Kysten mellem Cap Fréhel og Øen Harbour, mod N. af Liniien mellem Cap Fréhel og Grand Léon, mod V. af Liniien mellem Grand Léon og Øen Harbour.

Granville og Saint-Malo. Zonen er begrænset mod Ø. og S. af Kysten mellem Granville og Cap Fréhel, mod N. af Plateau des Minquiers og Clausey Bøerne, mod V. af Meridianen gennem Cap Fréhel.

Cherbourg. Passe Est. Zonen begrænses mod Ø. og V. af Meridianerne, som begrænser Passe Est, mod N. af Breddeparallellen, som gaar 2 Sm N. om Dæmningen. Passe Ouest. Zonen begrænses mod Ø. og V. af Meridianerne, som begrænser Passe Ouest, mod N. af Breddeparallellen, som gaar 2 Sm N. om Dæmningen.

Onistreham. Zonen begrænses mod Ø. af Liniien »Sallenelles Klokketaarn overet med Marville Skanse«, mod V. af Liniien »Det store Fyr overet med Semaloren«, mod N. af Kirkebu-nen, som gaar 3/2 Sm uden om det store Fyr.

Havre. Zonen begrænses mod N. af Liniien »Saint-Vincent Klokketaarn fri af Landet ved La Heve«, mod S. af Liniien »Trouville Kirke overet med Fyret paa V.-Molen ved Trouville Haven«, mod V. af Meridianen, som gaar 1 Sm V. om Fløjtønden paa 49° 30' 00" N. Br. 0° 00' 59" V. Lgd.

Fécamp. Zonen begrænses mod N. af Liniien »Fécamp Abbedi overet med Fyret paa N.-Molen«, mod S. af Kysten, mod V. af Kirkebu-nen, som gaar 2 Sm uden om Fyret paa N.-Molen. Dieppe. Zonen begrænses mod Ø. af Liniien »Alfredet af Landet N. for Pollet overet med Fyret paa Ø.-Molen«, mod V. af Liniien »Sigrinalansen tæt ved Semaloren overet med Fyret paa V.-Molen, mod N. af Kirkebu-nen, som gaar 2 Sm uden om Fyret paa V.-Molen.

Boulogne. Zonen begrænses mod N. af Liniien »Colonne de la Grande Arrière overet med Creche Pynt«, mod S. af Liniien »Colonne de la Grande Arrière overet med Yderenden af Carnot Diget«, mod V. af Liniien som ligger 3 Sm fra Kysten.

1694. Midlertidig Belysning forandret. **Dieppe.** Det røde, faste Fyr paa det lille Mole-hoved S. for den Ø-lige Belysning ved Dieppe Haven er paa Grund af Arbejdets Frenskriden nu fornuvret fra N. 34° V. til Kysten V. for Dieppe.

De fire hvide, elektriske Lys flyttes ned Arbejdets Frenskriden. 49° 56' N. Br. 1° 05' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2397, Kjøbenhavn 1910.)

1695. Grund fundet. **Bjørby Bay, England.** En Grund med 2 1/2 m Vand er fundet 8 Klh S 58° Ø. fra S-Pynten af Erne Head. 50° 17' 15" N. Br. 3° 55' 30" V. Lgd.

Dyblen paa Wells Rock er kun 1 1/2 m.

1696. Lystønde midlertidig ombyttet. **Walney Channel Bar, Barrow Harbour.** Paa Grund af Uddvyningsarbejder i Walney Channel og paa Piel Bar er Lystønden, som ligger 4 1/2 Klh S. 33° Ø. fra Walney Fyr midlertidig ombyttet med en sort Stumplønde mærket »Bar«. Walney Fyr: 54° 03' N. Br. 3° 10', V. Lgd.

Ved Skiffsartens Begyndelse 1911 forandres Dead Islands Harbour grønne, faste Fyr uden nærmere Bekendtgørelse til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Hvidt, sekskantet Fyrtaarn. 47° 34' N. Br. 58° 58' V. Lgd.

1702. Fyr forandres. Lobster Cove Head. Bonne Bay. Newfoundland V.-Kyst. Lobster Cove Head hvide Fyr med En-Formærkelser hver 2 1/2 Sek., vil uden nærmere Bekendtgørelse blive forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 49° 36' 10" N. Br. 57° 56' 50" V. Lgd.

1703. Skær. East Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En i N.-S. 100 m lang og 50 m bred Grund med en mindste Dybde af 4,2 m, der ligger paa Midten af Grunden c. 620 m S. 52° V. fra Channel Rock Baake. 44° 06' 02" N. Br. 68° 41' 26" V. Lgd. Et Skær med 6,2 m Vand ligger c. 1 1/4 Sm S. 86° V. fra samme Baake. 44° 06' 09" N. Br. 68° 42' 45" V. Lgd. Et Rev med 4,2 m Vand paa S.-Enden ligger c. 300 m S. 72 1/2° Ø. fra The Brown Cow, Revet strækker sig herfra omfrent N. i og c. 85 m fra 4,2 m Stedet, som ligger paa 44° 07' 15" N. Br. 68° 43' 24" V. Lgd., er det 5,1 m Vand. Paa Revet SV. for Outer Scrag Ledge fandtes 4,2 m Vand paa 44° 06' 19" N. Br. 68° 43' 08" V. Lgd.

1704. Tønde ombyttet med Klokketønde. Schuyler Ledge. Sakonnet Point. Rhode Island. Schuyler Ledge Spiritønde 2 er ombyttet med en Klokketønde. 41° 26' 33" N. Br. 71° 11' 40" V. Lgd.

1705. Tønder udlagt. Providence River. Narragansett Bay. Rhode Island. Ved Indløbet til Providence River er udlagt: Nayat Point Shoal Spiritønde 20 i 6, m Vand S. 3° V. fra Nayat Point Unused Fyrtaarn og N. 82 1/2° Ø. fra Cominicut Point Fyr. Nayat Point Spiritønde 2 A i 5, m Vand henholdsvis S. 70 1/2° V. og N. 33 1/2° V. fra samme Punkter. Cominicut Point Spiritønde 1 A i 5, m Vand henholdsvis S. 45 1/2° V. og N. 47 1/2° V. fra samme Punkter: Cominicut Point Fyr. 41° 43' 01" N. Br. 71° 20' 44" V. Lgd.

1706. Tønde udlagt. Coney Island Channel. New York Lower Bay. Steeplechase Pier Obstruction rede Spiritønde er udlagt i 3 m Vand c. 180 m S. 58° V. fra Pieren, for at afmærke en Hindring. N. 21 1/2° Ø. fra Romer Shoal Fyr og S. 69 1/2° Ø. fra Coney Island Fyr, der ligger paa 40° 34' 36" N. Br. 74° 00' 44" V. Lgd.

1707. Fyr tændt. Beabors Point. Upper Machodoc Creek. Potomac River. Chesapeake Bay. Paa Pynten af Grunden ud fra Beabors Point er tændt et rødt, fast Fyr. S. 43° V. fra Lower Cedar Point Fyr og N. 75 1/2° V. fra Kanten af Swan Point. 38° 18' 45" N. Br. 77° 01' 35" V. Lgd.

1708. Fyr tændt. Mill Creek. Rappahannock River. Chesapeake Bay. Ved Indløbet til Mill Creek er tændt et rødt, fast Fyr S. fra Parrot Island højre Kant og S. 65° V. fra Kanten af Mosquito Point. 37° 35' 10" N. Br. 76° 24' 55" V. Lgd.

1709. Frag borttaget. St. Johns River. Florida. Vraget af Damperen »Chatam« i Indløbet til St. Johns River er borttaget. 30° 23' N. Br. 81° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 455. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1710. Oplysning om Vrag. Mayaguez Bay. Porto Rico V.-Kyst. Lægteren »Indio« er sunket i 7 m Vand. S. 36° V. fra Little Algarrobo Point højre Kant og S. 83° V. fra Mayaguez Harbour Bagfyr. Vraget er afmærket med en Flaade med rod og sort vandret stribet Mast, hvorfra der vises en rød Lanterne.

Skommerten »Mary Bradford Pierce« er sunket i 5,2 m Vand S. 6° V. fra Little Algarrobo Point højre Kant. Boven af Vraget er c. 2 m over Vandet og afmærket med en rød Lanterne. Vraget af Skommerten »Frank T. Stimson«, c. 2 Sm S. 86° V. fra Mayaguez Harbour Bagfyr, er borttaget. Mayaguez Harbour Bagfyr: 18° 12' 36" N. Br. 67° 09' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 275. Kjøbenhavn 1911.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1711. Grund fundet. Cape St. Thomé. Brasilien. Damperen »City of Cardiff« med et Dylgaaende af 6,4 m rapporterer at have rørt en Sand- og Muddergrund paa 22° 09' S. Br. 40° 46' V. Lgd. Et Lodskud taget umiddelbart efter gav 9,1 m Vand.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Aug. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 1/4	109	109 1/4
Danmark	72 1/2	72 1/2	72 1/2
Norden	93 1/2	93 1/2	93 1/2
København	—	—	—
Carl	92 1/4	92 1/4	92 1/2
Dannebrog	86 1/2	86 3/4	87 1/2
Skjold	72 1/4	72 1/4	72 1/2
Urania	—	14	17
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	86 1/2	87
Hejmdal	—	101 1/2	102 1/2
Østasiatiske	139 1/2	139 1/4	139 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	7	7	7 1/2
Gorm	—	—	—
Torm	—	88	91
Inga	—	—	—
Cimbria	—	67	75
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	10	9	10
Forenede Bugser-Selskab	—	75	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	52 1/2	52 1/2	52 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	93	94
3 1/2% Husejer Kreditk.	86 3/4	86 3/4	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	—	—
4% — — — 2. Serie.	—	95	95 1/4
4% — — — 1.	—	95 1/2	97 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	89 1/2	91 1/2
4% — — — 2.	—	95 1/2	95 1/2
3 1/2% Landkreditk.	—	89 1/2	91 1/2
4% Østift. Kreditf.	95 1/2	95 1/2	95 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	151 3/4	152 1/4
Privatbank	113 1/2	113 1/2	113 3/4
Landmandsbank	—	140	140 3/4
Handelsbank	—	140	140 1/4
Grundejerbank	21	21	21 1/4
Burm. & Wain	91 3/4	91 1/4	91 3/4
Helsingørs Jærnsk.	75 1/4	75	75 1/2
Sukkerfabr.	268 1/2	267 1/2	267 1/2
Bryggeri Aktier	207	207	207 1/4

Vekselkurser d. 16. August 1911		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.85	89.70
London	18.19	18.16
Paris	72.00	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. August 1911.	
Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	92.50
3 1/2% — — — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.25
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — — 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 368,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 20,000, „Carl“ 41,000, „Dannebrog“ 34,000, „Skjold“ 16,000, „Dampsk. af 1896“ 13,000, „Hejmdal“ 18,000, „Gorm“ 10,000, „Neptun“ 12,000, „Dansk-russisk“ 150,000, „Østasiatisk“ 108,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1712. Belysning skal forandres. Cannes, Frankrig. Den sorte Lystønde, som viser rødt, fast Lys og ligger 50 m ud for den under Forlængelse værende Mole ved Cannes, skal i den nærmeste Fremtid erstattes af midlertidigt rødt, fast Fyr paa Yderenden af Molen. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 4 Sm. 43° 31' 44" N. Br. 7° 01' 02" Ø. Lgd.

1713. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbåde er neddykket. Korsika. Naar Signalet for neddykkede Undervandsbåde (rødt og gult Flag) vises fra Semalforen eller Led-sagedamporen ved nednævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsbåde:

Bastia. Zonen er mod Ø. begrænset af Linnen »Toppen af Pigno overet med Sainte-Marie Kirke«, mod V. af Kysten, mod N. af Cirkelbuen, som gaar 2 Sm uden om Sainte-Marie Kirke. Bonifacio. Zonen begrænses mod N. og S. af Linnene. »La Gatena Batterie overet med Klipperne paa begge Sider af Indløbet til Bonifacio Vig (henholdsvis N. 63° Ø. og N. 53° Ø.)«, mod V. af Linnen mellem Cap Feno og Cap Pertusato.

Ajaccio. Zonen omfatter den Del af Golfe de Ajaccio, som ligger mellem N.-Kysten og Linnen »Le Monte Rotondo overet med Kastellet«.

1714. Afmærkning af Skydeplads indtræget. Golfo di Terranova, Sardinien Ø.-Kyst. Afmærkningen af Skydepladsen i Golfo di Terranova er indtræget. 41° 00' N. Br. 9° 39' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1310. Kjøbenhavn 1911.)

1715. Fyr midlertidig forandret. Cagliari, Sardinien S.-Kyst. Paa Grund af Fogl ved Fyrparatet vises Fyret paa Yderenden af den ny S.-Mole ved Cagliari Havn midlertidigt grønt, fast Lys. Cagliari: 39° 12' N. Br. 9° 07' Ø. Lgd.

1716. Lystønde midlertidig ombyttet med Fortøende. Punta della Maestra. Italien Ø.-Kyst. Lystønden, som ligger ud for Fyret paa Punta della Maestra er midlertidig ombyttet med en Fortøende. Fyret: 44° 58' 02" N. Br. 12° 28' 48" Ø. Lgd.

1717. Fyr- og Klokketænd midlertidig ombyttet med Lystønde. Chioggia. Fyr- og Klokketænden, som er udlagt c. 300 m Ø. fra Molefyret ved Caron Fort, er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærker hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Molefyret: 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1214. Kjøbenhavn 1911.)

1718. Fyr brænder uregelmæssigt. Malamocco, Italien Ø.-Kyst. Det røde Fyr med Formærker paa Pæleværket ved Canale Spigolon brænder uregelmæssigt. 45° 20' 32" N. Br. 12° 17' 49" Ø. Lgd.

1719. Fyr forandret. Grado, Østerrig-Ungarn. Det hvide, faste Havnefyrt paa N.-Duden af den Ø.-lige Dæmning af den indre Havnekanal ved Grado er forandret til et rødt, fast Fyr. 45° 40' N. Br. 13° 23' Ø. Lgd.

1720. Fløjtønde ombyttet med Lys- og Fløjtønde. Constantza, Rumænt. Omkring den 1ste August d. A. er Fløjtønden, som ligger Ø. Køl S. fra S.-Duden af Ø.-Belgebryderen ved Constantza Havn, ombyttet med en Lys- og Fløjtønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2. Sek. 44° 09' N. Br. 28° 41' Ø. Lgd.

1721. Fløjtønde udlagt. Fulton (Trutaveva) Fæck, Kerch Stræde, Sorte Hav, Rusland. En sort Fløjtønde er udlagt c. 8 Køl V. for Fulton Rock. 3½ Sm S. 13° V. fra Cape Tuzla Toldstation. Fulton Rock: 45° 08' N. Br. 36° 35' Ø. Lgd.

1722. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbåde er neddykket. Tunis. Naar Signalet for neddykkede Undervandsbåde (rødt og gult Flag) vises fra Semalforen eller Led-sagedamporen ved nednævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsbåde:

Bizerte. Zonen er begrænset mod S. af Linnen »Grande Gaserne lille Klokketårn overet med Fyret med Formærker paa N.-Molen« (S. 70° V. — N. 70° Ø.), mod N. af Linnen »Bizerte Klokketårn overet med ovennævnte Fyr« (S. 45° V. — N. 45° Ø.).

Tunis. Zone I er begrænset mod V. af Linnen mellem Cap Carthage og Ben Plane, mod S. af Linnen »Udsigtshuset og Saint Louis Katedral overet med Cap Carthage«. Zone II er begrænset mod Ø. af Linnen »Cap Kamat overet med Cap Carthage«.

Sousse. Zonen er begrænset mod N. af Linnen »Fabrikskonsten paa Stranden S. for Byen overet mod N.-Molens Hoved« (S. 28° V. — N. 28° Ø.), mod S. af Stranden S. for Byen.

1723. Zoner som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbåde er neddykket. Alger. Naar Signalet for neddykkede Undervandsbåde (rødt og gult Flag) vises fra Semalforen eller Led-sagedamporen ved nednævnte Havne, bør Skibe for Ind- og Udgaende benytte følgende Zoner, som er forbudt for Undervandsbåde:

Oran. Zonen er begrænset mod S. Ø. og V. af Kysten mellem Corales Pynt og Le Cap de l'Aiguille, mod N. af følgende brudte Linie, som er bestemt ved: Cap Lindless over Corales Pynt i S. 67° V.; Bosquet til højre for Sparværet ved Telegrafbygningen i S. 56° Ø.; Linnen fra Mensel-Køhr. Fyr til Canastel Pynt i N. 71° Ø.; den høje Kant af Oran ny Katedral i S. 24° V.; Le Cap Ferrat over Le Rocher de l'Aiguille i N. 75° Ø.

Azrew. Zonen er begrænset af Cirkelbuen, som gaar 2 Sm uden om Ile d'Azrew Fyr og Kysten paa begge Sider.

Moskagnem. Zonen er begrænset af Cirkelbuen, som gaar 2 Sm uden om Yderfyret paa den store Dæmning og Kysten.

Alger. Zonen begrænses: 1) af Cirkelbuen, som gaar 3 Sm uden om Notre Dame d'Afrique og Kysten paa begge Sider, 2) af Cirkelbuen, som gaar 3 Sm uden om Semalforen paa Cap Matifou og Kysten paa begge Sider, 3) ovennævnte Arealer er forbundet med et 1 Sm bredt Bælte, der strækker sig ½ Sm paa hver Side af Linnen »Fort L'Empereur overet med Havens N.-Molelove«.

Bougie. Zonen er begrænset af Cirkelbuen som gaar, 2 Sm uden om Semalforen paa Cap Carbon.

Philippville. Zonen er begrænset af Cirkelbuen, som gaar 4 Sm uden om Ile Srigina Fyr og Kysten paa begge Sider.

Bone. Zonen begrænses af 1) det Stykke af Cirkelbuen, som gaar 4 Sm uden om Fyret paa Fort Génies, fra Kysten mod S. til Linnen »Fort Génies overet med Cap de Gardes«, 2) det Stykke af Cirkelbuen, som gaar 3 Sm uden om Fyret paa Cap de Gardes, fra ovennævnte Linie til Kysten mod V.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1724. Fyr nedlagt. Fort Dauphin, Madagassar Ø.-Kyst. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Broen ved Fort Dauphin, 115 m N. 40° Ø. fra Marchal Mølle, er nedlagt. 25° 01' S. Br. 48° 58' Ø. Lgd.

1725. Fyr skal tændes. Nosy Anambo (Ilet Boise), Baie d'Andramambo, Madagassar NV.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr skal til Forsøg tændes paa den Nosy Anambo. 12° 15' 30" S. Br. 48° 38' 45" Ø. Lgd.

1726. Fyr tændt. Amnasikely, Analalava, Madagassar NV.-Kyst. Et rødt og hvidt, fast Fyr er tændt c. 1500 m N. 8° V. fra Analalava Fyr. Det viser hvidt Lys fra S. 49° V. til S. 59° V., rødt Lys fra S. 59° V. til S. 71° V. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 2,5 Sm. 14° 37' 16" S. Br. 47° 45' 48" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1727. Fyr tændt. An Thoi, Baie de Cay Dia, Ile Phuquoc, Golfe de Siam. Et rødt, fast Fyr er tændt paa An Thoi Pynt. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 6 a 7 Sm. 10° 00' 45" N. Br. 104° 00' 00" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1728. Karantænestemmelser. Grækenland. — Skibe, kommande fra Triest, Trapezunt og Adalia er underkastet Lægeundersøgelse.

Italien. — Skibe, kommande fra Odessa, underkastet Karantæneordreglementets Forholdsregler mod Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyde: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anmeldelse; T: Tillæg.

Korts Nr. Engeland, Juli 1911.

N 3764 Spain, West Coast. — Cabo Tortigana to Punta Carreiro.

R 234 Meditterranen. — Port Said.

R 1036 Madagassar. — Anchorage on the coast of Madagassar.

R 216 b Bay of Bengal. — Sayer Island to Lord Loughborough Island.

T Seelandhucl. Nordsee, Teil I, Heft 4, 1904.

T Seelandhucl. Nordsee, Teil II, Heft 3, 1902.

sen, afg. herfra 14./8. til Nystad. — Saga, Wiberg, pass. Holtenau 17./8. hertil. — Seine, Damp, afg. Petersborg 12./8. til Kotka. — Saxo, Müller, ank. Dunkerque 15./8. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 4./8. til Boston. — Thyra, Dam, afg. herfra 13./8. til Vestouge. — Tiber, Bech, ank. Lissabon 12./8. — Tyr, Thaniug, afg. herfra 15./8. til Windau. — United States, Gotsche, ligger i Kjøbenhavn. — Vendsyssel, Rasmussen, ank. Petersborg 15./8. — Viking, Meyer, afg. Stettin 17./8. hertil. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 17./8. — Saratov ank. Libau 12./8. — Malm ank. Liverpool 14./8. — Vadsø afg. Neufahrwasser 14./8. til Manchester. — Lena afg. Swansea 12./8. hertil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 16./8. — Martha, Christensen, ank. Rouen 11./8. — Elna, Rathje, ank. Methil 13./8. — Therese, Pedersen, afg. Horsens 8./8. — Simone, Møller, ank. Howden Dock 14./8. — Jeanne, Olsen, ank. Skutskär 16./8. — Vera, Larsen, afg. Soroka 17./8. — Daisy, Lagesen, ank. Norrköping 16./8. — Anine, Leth, afg. Kjøbenhavn 9./8. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 10./8.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 13./8. — Amalienborg ank. Kronstadt 13./8. — Anna Mærsk afg. Petersborg 10./8. — Brattingsborg ank. Archangel 11./8. — Børglum pass. Kjøbenhavn 12./8. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 11./8. — Dansborg afg. Talbot 6./8. — Elsborg ank. Sunderland 11./8. — Esrom afg. Otarn 28./7. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 9./8. — Fredensborg afg. Brahestad 11./8. — Frederiksborg ank. Cardiff 7./8. — Guldborg ank. Methil 14./8. — Gurra afg. Rotterdam 12./8. — Hammerhus ank. Gulport 6./8. — Harrildsborg ank. Trångsund 13./8. — Hundborg afg. Rouen 12./8. — Høneborg ank. Nicolajstad 13./8. — Jelling ank. Novorossisk 10./8. — Jømsborg afg. Newport 12./8. — Jungshoved ank. Filadelfia 7./8. — Jægersborg ank. Hull 6./8. — Kallundborg ank. Huelva 6./8. — Kale afg. Archangel 13./8. — Klampenborg ank. Sunderland 9./8. — Kronborg ank. Mobile 13./8. — Lejre pass. Pera 13./8. — Lilleborg afg. Talbot 3./8. — Marselisborg ank. Kronstadt 9./8. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 13./8. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 13./8. — Randelsborg ank. Petersborg 30./7. — Rosenborg afg. Petersborg 12./8. — Silkeborg ank. Pernövik 6./8. — Skakkeborg ank. Newport 30./7. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 12./8. — Skjoldborg ank. Malmø 12./8. — Skodsborg ank. Rouen 6./8. — Spigerborg ank. Huelva 11./8. — Stegelborg afg. Memel 12./8. — Stjerneborg ank. Kristinestad 10./8. — Søborg afg. Hamburg 12./8. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 13./8. — Tuborg ank. Talbot 14./8. — Ulfborg ank. Riga 10./8. — Uranienborg ank. Cardiff 18./7. — Visborg afg. Petersborg 10./8. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 12./8. — Ørkild pass. Pera 13./8.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Stockholm 15./8. — Laura, Pedersen, ank. Emden 15./8. — Bodil, Uldall, ank. Emden 15./8. — Polly, Larsen, pass. Helsingør 14./8. for Neufahrwasser. — Gerda, Iversen, ank. Abo 15./8. — Olga, Christensen, afg. Valencia 14./8. til Saffi. — Johanne, Thøgersen, afg. Gibraltar 14./8. til Bristol. — Dagmar, Mathiasen, ank. Ayr 13./8. — Fylla, Brinch, ank. Yxpila 17./8. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Oran 13./8. for Granton. — Ellen, Hansen, ank. Cadiz 12./8. — Marie, Jessen, afg. Ferrol 12./8. til Cadiz. — Karla, K. Nielsen, afg. Koivusaari 12./8. til Pasages.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 16./8. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./8. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 8./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 9./8. — Russ, Petersen, ank. Belfast 25./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 4./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 13./8. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 3./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rotterdam 11./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Limerich 12./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 10./8. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. New Mills 15./8. til Garston.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Blyth 12./8. til Cette. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 10./8. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 14./8. for Malaga. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 13./8. for Karthagena. — Alexy, Lorentzen, pass. Sagress 14./8. for Norrköping. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør 16./8. for Wasa. — Mary, Bang, ank. Hernösand 15./8.

Ers. Energi, Jensen, ank. Methil Red 15./8. — Emanuel, Svane, ank. Jacobstad 16./8. — Erindring, Nielsen, ank. Calais 16./8.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Bangkok 16./8. — Samui afg. Colombo 12./8. — Bandon afg. Singapore 5./8. — Pangan pass. Vliessingen 12./8. — Chumpon ank. London 13./8. — Arabien ank. Nørresundby 16./8. — Siam afg. Sabang 31./7. — Indien afg. Singapore 15./8. — Kina afg. Hongkong 14./8. — Tranquebar pass. Perim 16./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 8./8. — St. Jan afg. Nørresundby 15./8. — St. Croix ank. St. Thomas 14./8.

Frø. Austa, Bagger, pass. Helsingør 15./8. — Freja, Nielsen, ank. Göteborg 15./8. — Vera, Thing, afg. Rouen 16./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Bordeaux 13./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Newport News 13./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 12./8. — Urania, Clausen, afg. Boness 16./8.

Nordseen. Holland, Poulsen, ank. Middelfart 13./8. — Eugland, Andersen, afg. Windau 12./8. — Rusland, Bennetzen, afg. Hungerburg 15./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rouen 13./8. — Sjælland, Svarrer, ank. Danzig 13./8. — Agnete, Dam, ank. Libau 16./8. — Hermia, Farup, afg. Odense 15./8. — Alice, Jørgensen, ank. Newcastle 15./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. South Shields 12./8. — Ragnhild, Schultz, ank. Lübeck 14./8. — Valborg, Hansen, afg. Leith 15./8. — Gunnhild, Hansen, ank. Grimsby 16./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Frederikshavn 12./8. til Rigabugt. — London, Bom, ank. Petersborg 10./8. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 14./8. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 14./8. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 13./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 30./7. — Roma, Ovesen, ank. Burnt-Island 11./8.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Wismar 10./8. — Skinfaxe, Faber, ank. Frederikshavn 9./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 15./8.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Ghent 14./8.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Kalmar 6./8. — Prøven, Olsen, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Hermod, Grønval, ank. Kjøbenhavn 10./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 10./8. — Næstved, Clauseu, ank. Kjøbenhavn 11./8. — Amalie ank. Kjøbenhavn 11./8.

Svendborg. Noah, Jørgensen, ank. Sundsvall 8./8. — Ludvig, Larsen, ank. Moss 7./8. — Emanuel, Jensen, ank. Libau 8./8. — Haabet, Andreasen, ank. Göteborg 10./8. — Immanuel, Bentzen, ank. Dunkerque 10./8. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 10./8. — Ruth, Falentin, ank. Dover 10./8. — Alma, Hansen, ank. Charlestown (C.) 11./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Havre R. 11./8. — Skjold, Larsen, ank. Havre 10./8. — Gæa, Petersen, ank. Benic 11./8. — Gefion, Jørgensen, ank. Courselles 11./8. — Zampa, Wulf, ank. Charlestown (C.) 12./8. — Danmark, Husfeldt, ank. Porthit 12./8. — Leif, Andersen, ank. London 12./8. — Helge, Nielsen, ank. Leith 11./8. — Fulvia, Petersen, ank. Stege 14./8. — Kamma, Fisker, ank. Fecamp 12./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Helsingør 12./8. — Standard, Rasmussen, ank. Livorno 14./8. — Christian, Jørgensen, ank. Fowey 14./8. — Fylla, Rasmussen, ank. Plymouth 13./8. — Rossing, Larsen, ank. Charlestown (C.) 14./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Concarneau 14./8. — Dannebrog, Clausen, ank. Lübeck 14./8. — Norden, Andreasen, ank. Sundsvall 14./8. — Roma, Jensen, ank. Naksöv 14./8. — Jason, Hansen, ank. Norrköping 14./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Pontreux 15./8. — Britannia, Rasmussen, ank. Stettin 15./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Charlestown (C.) 15./8. — Alfrede, Petersen, ank. Morlaix 10./8. — Magnet, Nielsen, ank. Southampton 15./8. — Jens, Jørgensen, ank. Åhus 15./8. — Libra, Hansen, ank. Bandholm 15./8. — Elise, Andreasen, ank. Rønne 15./8. — Haabet, Andreasen, ank. Warberg 16./8. — Frejr, Brandt, Greifswald 16./8.

Ers. Diane, Hansen, ank. Lovisa 12./8. — Svanen, Mølleman, afg. Husavik 12./8. til Dyrefjord. — Haabet, Riise, ank. Pillau 12./8. — Anne, Hansen, ank. Karlshamn 13./8. — Thyra, Hansen, ank. Hamburg 14./8. — Phönix, Rasmussen, ank. Newcastle 15./8. — Arietis, Andersen, ank. Wemyss 15./8. — Hermod, Dreimann, ank. Carmarthere 14./8. — Thor, Kromann, er afg. Maracaibo til Hamburg. — Ingolf, Olsen, er afg. Galveston til Sundsvall. — Vera ank. Kjøbenhavns Red 14./8. p. R. t. Brahestad. — Alf, Rasmussen, er afg. Folkestone til Drøbak. — Kvik, Hermansen, ank. Karlshamn 15./8. — Saga, Olsen, ank. Richibucto 15./8. — Skirner, Rasmussen, ank. Karrebøksminde 15./8. — Mary, Andersen, ank. Pillau 15./8. — Bicn, Petersen, ank. Swinemünde 15./8. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 15./8. — Lorenz pass. Dungeness 13./8. — Dortha, Boye, ank. Binic 15./8. — Emilie, Friis, ank. Kings Lynn 16./8. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 15./8. — Nauta, Starke, ank. Twillingate N. F. 15./8. — Ami, Christensen, ank. Wismar 16./8. — Hebe, Clausen, ank. Porsgrund 15./8. — Majus Bay, Østermann, ank. Karlskrona 15./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. August 1911. — Cirkulære til samtlige Amtmænd. — Sø- og Handelsretsdomme. — Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovierteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos *Tillges Boghandel.*

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 64.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 22. August 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

C. G. WARBURG.

Consullerende Ingeniør & Havari Expert.

Tilbyder med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURG** LLOYDS, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead
LONDON London E. C. London N. W.

Post-Adr.:

Privat: 4 Smyrna.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter

de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staaløjere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80—100 liter paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampfbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Program sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole.
Bestyrelsen.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Sefartaafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6671. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 616.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Ballastjærn,

ca. 150 Tons i regulære fir-kantede Blokke, er billigt til Salg i større eller mindre Partier.

Petersen & Albeck,
Ryesgade 95
og Enghave Brygge,
København.

Skibs- og Kahytinventar.

Fra ophuggede Skibe havest til Salg: Baade, Kapper, Dækhuse og Lanterner samt Borde, Stole, Fjeder- og Krølhaarsmadratser, Krølhaarshynder etc.

Petersen & Albeck,
Enghave Brygge, København.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsarbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Officielle Bekendtgørelser.

Meddelelse fra Indenrigsministeriet

angaaende

Søfolks Valgret.

Opmærksomheden henledes paa, at Lov af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget træder i Kraft den 29. August d. A.

De i nævnte Lovs § 2 og 10 omhandlede Tryksager — af hvilke et Eksemplar af Loven og et af Indenrigsministeriet udfærdiget Uddrag af Loven skal findes om Bord i ethvert dansk Skib — ville af Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening blive tilsendte Medlemmer af disse Foreninger. Redere eller Skibsførere, der ikke ere Medlemmer af en af disse Foreninger, kunne faa de nævnte Tryksager gratis udleverede ved Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, St. Annæ Plads Nr. 26, hver Søndag fra Kl. 2½ til 4.

Kjøbenhavn, den 22. August 1911.

De udenlandske Havnestrejker. Om de engelske Strejker og Arbejderuroligheder, som synes at antage større og større Dimensioner, idet Jernbanefunktionærerne tildels ogsaa har erklæret Strejke, hvorved de Strejkendes Tal skal være naaet op til 200,000 à 220,000 Mand, meddeles det, at Jernbanestrejken er effektiv i Nordengland og Sydwailes, delvis effektiv i Mellemengland og praktisk talt mislykket i Sydengland. Regeringen har erklæret sig villig til straks at nedsætte en upartisk kongelig Kommission til hurtig Undersøgelse af de svævende Stridsspørgsmaal. Arbejderne kunde dog ikke akceptere Regeringens Forslag, der var blevet bifaldet af Arbejdsgiverne. Derefter har Regeringen besluttet at nedsætte en mindre Kommission paa tre Medlemmer til Undersøgelse af Arbejdernes Klager. Finansminister Lloyd George har meddelt i Underhuset, at Forhandlingerne med Jernbanefunktionærerne er genoptaget paa dette Grundlag. Hvis Arbejderne akcepterer dette Forslag, vilde Kommissionen kunne blive nedsat den 19. ds. og paabegynde Arbejdet Mandag den 21. Tusinder af Jernbanemænd har nedlagt Arbejdet, men Strejkeordren er dog ikke bleven adlydt i det Omfang, som Strejkekomitéen havde ventet. Strejkelederne erklærer, at Strejken vil blive fortsat uden Vaabenstilstand, men der næres dog stadig Haab om Forlig. I Dokkerne breder Strejken sig atter. Til London skal der være ankommet 15,000 Mand Militær. Generalkonsul Faber i London telegraferer den 18. ds. bl. a. til Udenrigsministeriet, at Jernbanearbejderne følger tildels, dog ugerne, Ledernes Ordre om Strejke, da denne er upopulær hos Publikum. Lægtermændene paa Themsens strejker atter den Dag. Arbejdet i Dokkerne, inklusive Kornløsning, foregaar dog om end meget langsomt. Den foregaaende Aften var alle Arbejderne ved Englands Jernbaner kaldt til Strejke. Premierministeren har fremsat Forslag om at en kongelig Kommission skulde vælges og kun bestaa af en anerkendt upartisk Formand, én Jernbanedirektør og én Arbejder. Kommissionen skulde mødes daglig og stille øjeblikkelige praktiske Forslag. Forudsat disse bifaldes af Regeringen, skal de straks fremtvinges, om mulig gennem Regeringens Aktion. Hvis dette er umuligt, skal Lovforslag forelægges Parlamentet om, at Arbejdet straks skal optages og alle Lockouter og Strejkeordrer tilbagekaldes. Arbejderlederne vilde dog ikke tilbageholde Strejkeordrerne.

Fra London telegraferes den 19. ds., at Skibsrederne og Havnearbejderne efter en Forhandling i Indenrigsministeriet er blevet enig om en definitiv Overenskomst, hvorefter Stridighederne skal henvises til Arbejdsminister Buxton eller til en af Præsidenten for Lokalforvaltningen udpeget Voldgiftsdommer til endelig Afgørelse.

Om Strejkerne er senere indløbet følgende Telegrammer:

London, 19. August. Indenrigsministeriet meddeler, at Jernbanestrejken i Løbet af Gaarsdagen har bredt sig over hele Landet, men at over To Tredjedele af Funktionærerne er bleven paa deres Post. Jernbaneselskaberne har modtaget Masser af Ansøgninger om de ledigblevne Pladser. De militære Autoriteter rapporterer, at de uden Vanskelighed har kunnet opretholde Ordenen.

London, 19. August. Lægterarbejdernes Strejke er bilagt; dermed er Dokarbejderkonflikten endt. I Irland er Antallet af strejkende Jernbanefunktionærer c. 4,000. Trafikken lider i betydelig Grad under Strejken. En Del Funktionærer ved London—Brighton og North Western Railway har bedt om atter at blive ansat. Strejken har faktisk ikke naaet det Omfang, Arbejderne ventede. Det er karakteristisk, at mange ikke-organiserede Arbejdere strejker, medens en Del organiserede Arbejdere er forbleven i Arbejde. London tager Strejken med fuldkommen Ro, og Livet pulserer ganske som sædvanlig uden

Spor af Ophidselse. Efter at der paa Initiativ af John Burns er tilvejebragt endelig Afslutning paa Dokarbejderstrejken, tror ingen for Alvor paa Udsigten til en national Transportarbejderstrejke. North London-Jernbanen har indstillet hele Trafikken, hvilket i Morges var til stor Ulempe for Tusinder af Arbejdere, der var henvist til at naa deres Arbejdssteder i London til Fods. — De fra Provinserne indløbende Meddelelser viser, at Strejken hurtigt udvikler sig. I Edinburg og East-Lancashire er Situationen alvorlig. Fra Newcastle meldes, at alt dér er fuldstændig Kaos. Der er forskellige Steder forefaldet flere Tilfælde af Sabotage.

London, 19. August. Kl. 11,55. Jernbanefunktionærernes Strejke er bilagt.

London, 20. August. Den engelske Regerings Forligsmand har i Nat meddelt, at Forliget er sluttet; Arbejdet genoptages straks. Alle Strejkende genindsættes i deres gamle Pladser. Der nedsættes en Undersøgelseskommission paa fem Medlemmer. Regeringen vil anbefale Parlamentet at tillade Indførelsen af Takstforhøjelser ved Jernbanerne. Funktionærerne har maattet opgive Kravet om Anerkendelse af deres Fagforeninger. Der har i Gaar været ført tre Rækker Forhandlinger. Den første førtes mellem Præsidenten for Lokalforvaltningen John Burns og Pramførerne. Ved denne opnaaede Ministeren faktisk Forlig, saaledes at normale Tilstande indtræder paa Floden og i Dokkerne fra Mandag af. Finansminister Lloyd George holdt med Jernbanemændene et Møde, der varede i otte Timer. Ministeren begav sig ved Syvtiden bort for at spise til Middag; Jernbanefunktionærernes Repræsentanter drøftede imidlertid indbyrdes Situationen, og en halv Time efter blev Ministeren telefonisk kaldt tilbage, og Forhandlingerne genoptoges. Endelig førtes der Forhandlinger mellem Jernbaneselskabernes Direktører og Indenrigsminister Churchill. (»Ritz. Bur.«)

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

I § 10 i Lov af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget er det foreskrevet, at Skibsføreren paa dansk Skib skal sørge for, at der om Bord findes et Eksempplar af den nævnte Lov og de dertil sig sluttende Bestemmelser, samt at der i Mandskabets Opholdsrum findes opslaaet et af vedkommende Ministerium affattet Uddrag af Reglerne om Søfolks Stemmegivning. Det er derhos i Lovens § 2 fastsat, at Blanketter til Stemmesedler med tilhørende Konvolutter samt til de Skrivelser, hvormed disse fremsendes (Følgel breve), og Omslag dertil, saavidt muligt altid bør findes om Bord i danske Skibe.

Efter Anmodning af Ministeriet for Handel og Søfart henleder Repræsentationen Opmærksomheden paa, at de omhandlede Bestemmelser træder i Kraft den 29. d. M. De i Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening indmeldte Skibe vil blive forsynet med Eksemplarer gennem disse Foreninger. For andre Skibes Vedkommende kan Eksemplarer erholdes paa Repræsentationens Kontor, St. Annæ Plads 26, hver Søndag fra 2½—4.

Det er en Selvfølge, at Valgretten kun tilkommer de Søfarende, der ellers i Følge Grundloven er Vælgere.

I Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen.

Carl Will.

I Anledning af ovenstaaende henviser vi til omstaaende Annonce fra Indenrigsministeriet.

Skoleskibet »Viking« er den 17. ds. afsejlet fra Port Lincoln til Adelaide

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkænes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Den amerikanske Harter Act.

Meddelelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, at dette har ladet foranstalte nedenstaaende Oversættelse af De amerikanske Forenede Staters Kongres Akt af 13de Februar 1893 (»Harter-Act«).

Lov om Skibsfart, Konossementer og visse Forpligtelser, Byrder og Rettigheder i Forbindelse med Transport af Gods.

Amerikas Forenede Staters Kongres, bestaaende af Senalet og Repræsentanternes Hus, har vedtaget følgende Lov:

§ 1.

Ingen korresponderende Reder, Agent, Fører eller Ejer af noget Skib, som fører Varer eller andre Ejendele fra eller imellem Havne i de Forenede Stater og fremmede Havne, maa, i Konossement eller Afskibningsdokument, indføre nogen Klausul, Vedtagelse eller Overenskomst, hvorved Skibet eller den eller de fornævnte Personer fritages for Ansvar for Tab eller Skade, der hidrører fra Forsømmelse, Fejl eller Misgreb med Hensyn til tilbørlig Lastning, Støvning eller Bevaring af eller Omsorg for lovlig Handelsvare eller andet til Skibe eller de paagældende Personers Omsorg betroet Gods eller med Hensyn til den tilbørlige Aflevering af de omhandlede Varer eller Gods; Ord eller Klausuler, der med saadan Hensigt indføres i Konossementer eller Afskibningsdokumenter skulle være ugyldige og uden Retsvirkning.

§ 2.

Det skal være forbudt ethvert Skib, hvormed Handelsvarer eller andet Gods føres fra eller mellem Havne i Amerikas Forenede Stater og fremmede Havne, saavel som Skibets Ejer, Fører, Agent eller korresponderende Reder, i Konossement eller Afskibningsdokument at indføre nogen Vedtagelse eller Overenskomst, hvorved Skibets Reders eller Rederes Forpligtelse til at vise skyldig Omhu med paa tilbørlig Maade at udruste, bemane, proviantere og udstyre vedkommende Fartøj og at gøre samme sødygtigt og i Stand til at udføre sin forehavende Rejse, eller hvorved Føreres, Befalingsmænds, Agenters eller Betjenings Forpligtelser til omhyggelig at omgaas med og stuve Skibets Ladning, passe paa samme og rigtig allevere den, paa nogen Maade forringes, svækkes eller bortfalder.

§ 3.

Naar Rederen for et Skib, som fører Handelsvarer eller andet Gods til eller fra nogen Havn i Amerikas Forenede Stater, udviser skyldig Omhu i Retning af at gøre Skibet sødygtigt i enhver Henseende og tilbørlig bemanded, udrustet og forsynet, da skal hverken Skibet selv eller dets Reder eller Redere, ej heller dets Agent eller Befragtere blive eller holdes ansvarlige for Tab eller Skade hidrørende fra Fejl eller Fejllagelse i Navigeringen eller Førelsen af nævnte Fartøj; heller ikke skal Skibet, dets Reder eller Redere, Befragtere, Agent eller Fører holdes ansvarlige for Skade hidrørende fra den Fare, der er for-

bundet med at trafikere Havet eller andet Farvand, fra vis major (force majeure), Statens Fjender eller den paagældende transporterede Vares indvortes Mangel, Beskaffenhed eller Fejl, eller fra utilstrækkelig Emballering, eller fra Beslaglæggelse efter lovlig Retsforfølgning, ej heller for Skade hidrørende fra nogen Handling eller Undladelse af saadan fra Afskiberens, Ladningsejerens eller dennes Agents eller Repræsentants Side, eller hidrørende fra Bjergning af Liv eller Gods paa Søen eller Forsøg herpaa eller fra Afgivelse fra Ruten for at yde saadan Tjeneste.

§ 4.

Det paahviler Rederen, eller Rederne, Føreren eller Agenten for ethvert Skib, som transporterer Handelsvarer eller andet Gods fra eller imellem Havne i de Forenede Stater og fremmede Havne, at udstede til Afskiberne af lovlig Handelsvare et Konossement eller Afskibningsdokument, som blandt andet skal indeholde Angivelse af de til Identificering nødvendige Mærker. Antallet af Koller eller Kvantiteten, hvorved det skal angives, om det er Fragtførerens eller Afskiberens Vægt, den tilsyneladende Tilstand eller Kondition af de Varer eller det Gods, som er overleveret til og modtaget af Skibets Reder, Fører eller Agent for at transporteres, og et saadant Dokument skal være prima facie Bevis for Modtagelsen af det i samme beskrevne Gods.

§ 5.

I Tilfælde af Overtrædelse af nogen af denne Lovs Bestemmelser skal den Agent, Reder eller Fører af noget Skib, der maatte være skyldig i saadan Overtrædelse, og som vægrer sig ved paa Begæring at udstede Konossement, som ovenfor foreskrevet, ifalde en Bøde paa indtil 2,000 Dollars. For Bøden for saadan Overtrædelse og de dermed i Forbindelse staaende Omkostninger skal der have Søpanteret i det Skib, hvis Agent, Reder eller Fører er skyldig i den nævnte Overtrædelse, og Sag kan rejses mod Skibet for en hvilken som helst Underret i de Forenede Stater, indenfor hvis Jurisdiktion Skibet maatte befinde sig. Den ene Halvdel af Bøden tilfalder den ved Overtrædelsen krænkede og Resten de Forenede Staters Regering.

§ 6.

Denne Lov medfører ikke Ophævelse af eller nogen Forandring i §§ 4281, 4282 og 4283 af de Forenede Staters Gennemsele Love (the Revised Statutes of the United States) eller nogen anden Lov, som fastsætter Regler for Skibes og deres Rederes eller Repræsentanters Ansvar.

§ 7.

Denne Lovs §§ 1 og 4 gælder ikke om Transport af levende Dyr.

§ 8.

Denne Lov træder i Kraft fra og med den 1ste Juli 1893.

(Stadfæstet den 13de Februar 1893.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 29/1911, afsagt den 2. August 1911. Skibsreder A. O. Lindvig mod A/S. A. Nielsen & Co. i Nykjøbing F. ved Overretssagsfører V. S. Salomonsen.

Den 3. December 1910 oprettedes der mellem Citanten og de Indstævnte et Certeparti, i Følge hvilket den Citanten tilhørende Dampner »Roland«, der da lossede i Bremen, skulde afgaa til Bremerhaven for der fra Lloyddamperen »Køln« at modtage en Ladning Majs til Nykjøbing og Korsør. Det hed i Certepartiet, at »Køln« var indventet den 10.—11. December d. A. »

Bremerhaven, og at »Indladningen sker med sædvanlig Damperekspedition, naar Partiet i Importdamperen »Køln« foreligger,« samt at der eventuelt i Overliggedagspenge skulde betales 200 Rmk. pr. Dag. »Roland« afgik fra Bremen den 9. December f. A. og ankom til Bremerhaven samme Dag. »Køln« ankom imidlertid først den 15. December; den begyndte straks at losse anden Last, men først den 16. Kl. 2 naaede den til at begynde Udlosningen af den Majs, som »Roland« skulde indtage. Lørdagen den 17. blev Losningen til »Roland« afbrudt, og samme Dag gik »Køln« i Tørdok. Mandag den 19. Kl. 8 om Formiddagen begyndte man igen at overlade Majsen, og Kl. 4 Em. havde »Roland« hele sin Last inde. Samme Dags Aften afgik »Roland« fra Bremerhaven, efter at Komossementerne var underskrevet med Forbehold om Liggedagspenge.

Da de Indstævnte nægtede at betale Liggedagspengene, har Citanten anlagt nærværende Sag, hvorunder han dels gør gældende, at Indstævnte, da Certepartiet blev underskrevet den 3. December, burde have vidst, at »Køln« ikke kunde ventes før den 14. eller 15. (»Køln« var først afgaaet fra Baltimore den 1. December), og at Angivelserne i Certepartiet derfor var urigtige, dels at Afbrydelsen af Losningen var uforvarselig, og at »Roland«s Afrejse ved denne Afbrydelse yderligere forsinkedes to Dage. Idet Citanten regner den skete Forsinkelse til ialt fem Dage, har han paastaet de Indstævnte dømt til at betale 1,000 Rmk. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De gør gældende, at det maa skyldes haardt Vejr, naar »Køln« først er kommen til Bremerhaven den 15. December, og at man havde haft Ret til at vente den den 10. eller 11. og angive dette i Certepartiet. De gør derhos gældende, at den senere forarsagede Afbrydelse af Ladningen er noget, Citanten maa finde sig i under Hensyn til Certepartiets Bestemmelser om, at der skulde indlades med sædvanlig Damperekspedition. Indstævnte hævder, at Udlosningen fra »Køln« skete hurtigt og tildels ved Nattearbejde, men at »Køln« havde anden Ladning inde, der maatte losses, inden man kunde komme til Majsen, samt at al den Majs, som laa i den ene Luge, var omladet til »Roland« inden Afbrydelsen om Lørdagen, og at der Lørdag Eftermiddag paany maatte losses Stykgods, førend man kunde komme til den øvrige Majs. Afbrydelsen, ved at »Køln« gik i Tørdok Lørdag Eftermiddag og kom ud igen om Søndagen, har saaledes ikke forarsaget noget Ophold for »Roland«.

Noget Bevis for, at »Køln« har haft haardt Vejr paa sin Rejse og har brugt længere Tid til denne end ellers, har Indstævnte ikke ført, og da det maa være hans Sag at føre Bevis for, at han havde Ret til at angive i Certepartiet: »indventes den 10.—11. December« eller dog at fremkomme med Oplysninger om de Grunde, han havde for sin Antagelse, maa Retten, under den fuldstændige Mangel paa Oplysninger herom, gaa ud fra, at Citanten har Krav paa, paa Grund af urigtige Opgivelser, at faa den af ham i denne Anledning forlangte Godtgørelse, der efter hans egen Beregning kan sættes til Liggedagspenge for fem Dage.

Derimod findes der, som Sagen foreligger, ikke at kunne tilkendes Citanten Liggedagsgodtgørelse for den senere Forsinkelse. Certepartiets Udtryk »med sædvanlig Damperekspedition« maa betragtes som indeholdende en Beføjelse til Afbrydelsen, forarsaget ved, at Majsen er beliggende saaledes i Skibet, at den ikke samlet kan udlosses straks, og det maa derfor paa dette Punkt være Citantens Pligt at føre Bevis for, at der er sket Uregelmæssigheder, der kunde bevirke Ret til Liggedagsgodtgørelse, men saadant Bevis har han ikke gjort Forsøg paa at føre.

Indstævnte vil saaledes have at betale Liggedagspenge for tre Dage eller 600 Rmk. med Renter som paastaet, hvorhos han findes at burde tilsvare Citanten Sa-

gens Omkostninger, der efter Omstændighederne findes at burde bestemmes til 100 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Mæglere og »dispatch-money«.

For nogen Tid siden henvendte en norsk Reder sig til Foreningen og anmodede den om at indkassere ialt £ 15.0.0, som han havde maattet betale som Ekspeditionspenge (dispatch money) for to Skibe, der havde lastet Kul i West Hartlepool under almindeligt Baltconcerparti. Det drejede sig om £ 10.0.0 for det ene Skib og £ 5.0.0 for det andet Skib. Mæglerne var Firmaet E. A. Casper & Co. i West Hartlepool, som i Brev til Rederiet, efter Skibenes Lastning meddelte, at det glædede dem at kunne meddele, at de havde formaaet Kulminen til at nøjes med disse dispatch money. Rederiet nærrede imidlertid Mistanke om, at Beløbene ikke var betalt til Kulminen, idet det viste sig umuligt at faa Mæglerne til at sende Kulminens Kvitteringer. Rederiet henvendte sig derefter til Foreningen med Anmodning om at undersøge Sagen og eventuelt indkassere de £ 15.0.0. Paa Foreningens Henvendelse svarede Firmaet E. A. Casper & Co., at det var arrangeret mellem Kaptajnerne og dem, at de selv skulde have disse Penge. Sagen blev derefter overgivet til Foreningens Advokater i West Hartlepool, som indbragte Sagen for Retten. Den er nu endt med, at Firmaet E. A. Casper & Co. har betalt de £ 15.0.0 og Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i det væsentlige uforandret fra sidste Uge, og der er endnu rigelige Laster fremme fra Bottenhavet til acceptable Rater, og flere er sluttet, Nordbotten/Themsen 42/6. Stav, enkelte Sydbotten/fransk Kanalhavn 50 Fres., Skurlast. Enkelte Befragtere nægter dog fremdeles at give Tillæg svarende til Dagens Rate, og der er kun faa fragtledige Skibe fremme. Rusland og Tyskland har vedvarende kun faa Laster, medens Vestsverig og Østnorge kommer frem med flere Laster, efter at Strejken i Norge er ophørt, ligesom der fremdeles er flere Islaster til England og Frankrig for aldeles prompte Skibe.

Fra Danmark noteres nu enkelte Kornlaster til Kontinentet og Østnorge; men Raterne er lave og vanskelig at komme an med.

Returfragter Vest fra stiller sig ligeledes tilfredsstillende, idet der er flere Laster fremme af Clay, Foderstoffer og Kul til uforandrede Rater, men der er nogen Usikkerhed paa Grund af de vanskelige Arbejdsforhold i England.

For de mindre Skibes Vedkommende er det i Øjeblikket fra Nordtyskland noget mattere, da alle Rugladningerne pr. August fra Rostock, Stralsund, Greifswald er bortsluttet, og før pr. September kommer næppe ny Laster i Markedet fra nævnte Pladser. Königsberg og Danzig er derimod til Dels uforandret. Sverig har stadig tilstrækkelig med Ladninger, baade Sten og Træ, samt noterer Klid til Stettin og Danzig 6 M., og fra Sundhavnene Lervarer til Königsberg 3½ M., Stettin, Lübeck,

Kiel 3 M. Danmark har fra Provinserne intet af Betydning endnu; derimod er Kjøbenhavn fremme med ikke saa faa Ladninger, at lade fra Dampere, som ventes i denne Uge. Der sluttedes for Sojakager til Karlshamn, Göteborg 2½ Kr., Rønne 11 Øre, Solsikkekager til Hasle 12 Øre, Ystad 12½ Øre, Havre til Åhus 13 Øre, Kul til Stubbekjøbing 12 Øre.

Fra Sø og Land.

Druknet. Horsens, 17. August. (Ritz. Bur.) Fyrbøder ved Horsens Damphaadsselskab Johannes Johansen er i Morges faldet i Horsens Havn og druknet. Den Forulykkede var 22 Aar gammel.

Svendborg Navigationsskole. 2den Eksamen i Aaret 1911 afsluttedes den 11. August.

Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 8 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 5, i Geografi og Vejrlære 5, i Søret og Handelsvidenskab 5 samt i Engelsk 1. Desuden var til Fiskekipperprøven indstillet 1 samt til Sætteskipperprøven 1. I alt 15 Elever, som alle bestod.

Havarier og Forlis.

Erna, Skonnert af Rå, er sprunget lek medens den laa sejlklar i Rønne Havn og har atter maattet losse sin Ladning for at blive repareret.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning
Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 14./8. — Amalienborg ank. Kronstadt 13./8. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 14./8. — Brattingsborg ank. Archangel 11./8. — Borglum ank. Rotterdam 16./8. — Chassie Mærsk ank. Terneuzen 14./8. — Dansborg ank. Teneriffa 14./8. — Elsborg ank. Sunderland 11./8. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg ank. Acton Grange 15./8. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 15./8. — Frederiksborg afg. Cardiff 14./8. — Guldborg ank. Methil 14./8. — Gurre ank. Cardiff 15./8. — Hammershus ank. Gullport 6./8. — Harrildsborg ank. Wiborg 16./8. — Hundborg ank. Methil 15./8. — Høneborg ank. Nicolajstad 13./8. — Jelling ank. Novorossisk 10./8. — Jomsborg afg. Newport 12./8. — Jungshoved ank. Baltimore 15./8. — Jægersborg afg. Hull 16./8. — Kalundborg ank. Huelva 6./8. — Kalø afg. Archangel 13./8. — Klampenborg ank. Sunderland 9./8. — Kronborg ank. Mobile 13./8. — Lejre ank. Eupatoria 16./8. — Lilleborg ank. Dakar 16./8. — Marselisborg ank. Kronstadt 9./8. — Næsborg ank. Pernau 16./8. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 13./8. — Randelsborg afg. Petersborg 16./8. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 15./8. — Silkeborg afg. Pernøvik 16./8. — Skakkeborg ank. Newport 30./7. — Skanderborg ank. Kronstadt 16./8. — Skjoldborg ank. Malmö 12./8. — Skodsborg afg. Rouen 16./8. — Spigerborg ank. Huelva 11./8. — Stegelborg ank. Petersborg 14./8. — Stjerneborg afg. Kristinestad 15./8. — Søborg ank. Tyne 14./8. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 13./8. — Tuborg afg. Talbot 16./8. — Ulfshborg ank. Riga 10./8. — Uranenborg ank. Cardiff 17./7. — Visborg afg. Lübeck 16./8. — Vordingborg ank. Kronstadt 16./8. — Ørkild ank. Odessa 15./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Slax 16./8. — Martha, Christensen, afg. Rouen 19./8. — Elna, Rathje, ank. Tyne 13./8. — Therese, Pedersen, ank. Soroka 17./8. — Simone, Müller, ank. Tyne 14./8. — Jeanne, Olsen, afg. Skutskär 19./8. — Vera, Larsen, ank. Antwerpen 19./8. — Daisy, Lagesen, ank.

Norrköping 17./8. — Anine, Leth, ank. Archangel 19./8. — Kamma, Løffer, afg. Rouen 19./8.

Det dansk-russiske Dampsskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 16./8. til London. — Johan Siew, Nielsen, ank. London 3./8. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 8./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 9./8. — Russ, Petersen, ank. Glasgow 18./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 4./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 13./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 3./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Methil 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Limerick 12./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Miramichi 10./8. til Belfast. — Newa, Dahl, afg. New Mills 15./8. til Garston.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Gefle 19./8. — Nordsoen, Gramm, afg. Gefle 17./8. til Palma. — Nexos, Basse, afg. Newcastle 16./8. til Königsberg. — Ellen, Hansen, afg. Cadiz 15./8. til Kopervik. — Fylla, Brinck, ank. Himango 19./8. — Gerda, Iversen, ank. Borgå 17./8. — Inger, Schiff, ank. Cartagena 18./8. — Karla, K. Nielsen, pass. Helsingør 16./8. til Pasages. — Laura, Pedersen, pass. l'Ouessant 19./8. til Alicante. — Marie, Jessen, afg. Cadiz 18./8. til Trondhjem. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 16./8. til Saffi. — Polly, Larsen, ank. Neufahrwasser 16./8. — Bodil, Uldall, afg. Emden 15./8. til Barcelona. — Dagmar, Mathiasen, afg. Ayr 18./8. til Runcorn. — Nerma, Mikkelsen, ank. Granton 18./8.

Det østasiatiske Kompagni. Bangkok ank. Bangkok 16./8. — Bandon afg. Singapore 5./8. — Samui ank. Socsoe 19./8. — Pangan pass. Gibraltar 18./8. — Chumpon ank. London 13./8. — Arabien ank. Antwerpen 19./8. — Siam afg. Sabang 31./7. — Indien afg. Sabang 19./8. — Kina pass. Takao 16./8. — Tranquebar pass. Perim 16./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 8./8. — St. Jan ank. Rotterdam 17./8. — St. Croix afg. St. Thomas 14./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 16./8. — London, Bom, ank. Petersborg 10./8. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 14./8. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 14./8. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 13./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 30./7. — Roma, Ovesen, afg. Burutisland 18./8. til Kalundborg.

Urania. Svend, Schmidt, ank. Grimsby 19./8.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Swinemünde 19./8. — Holland, Poulsen, afg. Middelfart 18./8. — England, Andersen, ank. Antwerpen 18./8. — Rusland, Benntsen, afg. Hungerburg 15./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 18./8. — Freja, Nielsen, afg. Göteborg 17./8. — Vera, Thing, afg. Rouen 16./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rouen 19./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Danzig 19./8. — Agnete, Dam, ank. Liban 16./8. — Hermia, Farup, ank. Danzig 17./8. — Alice, Jørgensen, afg. Newcastle 17./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. South Shields 12./8. — Ragnhild, Schultz, ank. Riga 20./8. — Valborg, Hansen, ank. Rendsburg 18./8. — Gunhild, Hansen, ank. Grimsby 16./8.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Blyth 12./8. for Cette. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 10./8. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 14./8. for Malaga. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 18./8. for Carthage. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 13./8. for Norrkøping. — Dagny, Sørensen, afg. Middlesbrough 12./8. til Wasa. — Mary, Bang, afg. Hernosand 17./8. til Wismar.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Wismar 19./8. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, afg. Frederikshavn 16./8. til Ghent. — Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 15./8.

Sejlskibe.

Era. Anne, Hansen, ank. Swinemünde 16./8. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 17./8. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Leiths Red 17./8. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 17./8. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./8. — Amor, Hansen, er afg. Antwerpen til Kambo (Norge). — Lorenz, Levinseu, ank. Brest 18./8. — Salvador, Sand, ank. Dieppe 18./8. — Norden, Rasmussen, er afg. Coleraine til Swansea. — Niels, pass. Horse samt For 16./8. ostg. — H. C. Christensen, Frederikseu, anløb Barbados 18./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. August 1911. — Den amerikanske Harter Act. — Sø- og Handelsretsdøm. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Kølhalsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	<p>Maskinværksteder, Kølhalsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3½ Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	<p>Maskinværksted, Kølhalsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb og gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besør-ges af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kul-forsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dyb-gaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besør-ges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns-siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter ind-føres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dyb-gaaende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget moder-ate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besør-ges Los-ning og Lad-ning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærns-kibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølbalingplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1908. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølbalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billigt.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalepladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalingsbedding, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølbalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 ¹ / ₂ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Ophalingspladser, Kølbalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. [Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksbøiden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øro pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkeres Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværkssvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn, Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Fjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandetræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Højgade Nr. 26, ved Havnen.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træfles Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

**Jydsk Skibsekviperings
og
Provianteringsforretning,**
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnököldsåvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Tlf. 162

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.
er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 65.

Kjøbenhavn, Fredag den 25. August 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manila og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelløyd“
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
 Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søgndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Et Skibs- kronometer

og en Oktant, garanteret i god,
fejlfri Stand, udgaaet fra Holst,
Østergade, er til Salg langt
under Værdi. Læderstræde 24,
Instrm. Haag.



Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.479)

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.

DEN
BEDSTE!



fra A.R. Segelcke A/S. Hjørring.
En gros for København,
Laue P. Møller.
Christian den IX'sgade 5, Mez. — Telf. 3670.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Officielle Bekendtgørelser.

Meddelelse fra Indenrigsministeriet

angaaende

Søfolks Valgret.

Opmærksomheden henledes paa, at Lov af 13. Maj d. A.
om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg
af Valgmænd til Landstinget træder i Kraft den 29. August d. A.

De i nævnte Lovs § 2 og 10 omhandlede Tryksager — af
hvilke et Eksemplar af Loven og et af Indenrigsministeriet
udfærdiget Uddrag af Loven skal findes om Bord i ethvert
dansk Skib — ville af Dansk Dampskibsrederi-Forening og
Dansk Sejlskibsrederi-Forening blive tilsendte Medlemmer af
disse Foreninger. Redere eller Skibsførere, der ikke ere Med-
lemmer af en af disse Foreninger, kunne faa de nævnte Tryk-
sager gratis udleverede ved Henvendelse til Fællesrepræsen-
tationen for dansk Skibsfart, St. Annæ Plads Nr. 26, hver
Søgnedag fra Kl. 2¹/₂ til 4.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 25. August 1911.

Ganske uventet er der i disse Dage opstaaet en i høj Grad beklagelig Konflikt mellem Dansk Dampskibsrederi-Forening og Maskinmester-Foreningen, der muligvis vil kunne faa vidtrækkende Følger, hvis Besindigheden og alvorlige Ønsker paa begge Sider om at komme til en venskabelig Overenskomst ikke sejrer, og fører til en snarlig Genoptagelse af de afbrudte Forhandlinger. At dette med god Vilje fra begge Sider, og maaske navnlig nogen Overbærenhed fra Redernes, maa kunne lade sig gøre, nærer vi ingen Tvivl om, da det synes, som om den øjeblikkelige Konflikt til en vis Grad beror paa Misforstaaelser, idet begge Parter — om end med en højst forskellig Grad af Berettigelse — er af den Opfattelse, at det er Modparten, der har afbrudt Forhandlingerne.

Sagens Gang er i Korthed følgende: I 1906 ønskede Maskinmester-Foreningen ensartede Mønstrings-Regler gennemført, men derpaa kunde Dampskibsrederi-Foreningen den Gang ikke gaa ind, men maatte henvise Maskinmester-Foreningen til Forhandling med de enkelte Rederier. Følgen heraf var Oprettelsen af en Række skriftlige Overenskomster, som var ret uensartede. I 1910 var Rederierne imidlertid kommet til den Anskuelse, at den Ensartethed i Mønstrings-Reglerne, som Maskinmestrene tidligere havde ønsket, i Virkeligheden vilde være heldig, og foreslog derfor en Regulering, saaledes at Ensartethed kunde opnaas for henved en Snes Rederiers Vedkommende. Dampskibsrederi-Foreningen opsigte derfor i Juli Maaned 1910 de gældende Overenskomster til Ophør den 1. Januar 1911 og indledede Forhandlinger med Maskinmester-Foreningen, som varede hele Vinteren over. I Begyndelsen af April Maaned i Aar naaedes et Resultat, der, om det end ikke indrømmede alt, hvad Maskinmester-Foreningen kunde ønske sig, dog bragte Mestrene visse Fordele; det blev tiltraadt af begge Foreningers Bestyrelser. Maskinmester-Foreningens Bestyrelse forbeholdt sig dog Ret til at lade en Afstemning foretage om Forslaget blandt sine Medlemmer, idet man medgav dette sin anbefaling; samtidig gik man ud fra den Forudsætning, at *status quo* bevaredes, saa længe Afstemningen stod paa. Resultatet af denne forelaa ikke førend i Begyndelsen af indeværende Maaned og blev, at det i Fællesskab udarbejdede Forslag forkastedes, hvilket Maskinmester-Foreningen meddelte Dampskibsrederi-Foreningen i Skrivelse af 5. ds. Godt en Uge senere, den 14. August, tilsendte Maskinmester-Foreningen Dampskibsrederi-Foreningen en ny Skrivelse, der indeholdt et af førstnævnte Bestyrelse udarbejdet Udkast til ny Mønstrings-Regler, og fem Dage senere, den 19. ds., modtog Dampskibsrederi-Foreningen følgende Skrivelse:

»I Fortsættelse af vore ærbødige Skrivelser af 5. og 14. ds., paa hvilke vi stadig er uden Svar, tillader vi os ved Nærværende at meddele, at de med vor sidstnævnte Skrivelse fremsendte Mønstrings-Regler fra og med 22 ds. vil danne Grundlaget for alle Mønstringer af Medlemmer af Maskinmester-Foreningen«.

Dampskibsrederi-Foreningen har hertil under 21. ds. svaret, at den beklager at maatte betragte Forhandlingerne som afbrudte, idet de af Maskinmester-Forening

gen opstillede Fordringer ganske forlader den tidligere Basis for Forhandlingerne. Dampskibsrederi-Foreningens Formand har derhos erklæret, at han maa anse Situationen som meget alvorlig, idet den af Mestrene valgte Fremgangsmaade maa anses som ensbetydende med at erklære Strejke med 24 Timers Varsel, og at Foreningen er forberedt paa at tage Konsekvenserne heraf, nemlig eventuel Oplægning af de Skibe, til hvilke Rederierne ikke kan faa mønstret Maskinmestre.

Onsdag den 23. ds. har Maskinmestrene imidlertid tilstillet Dampskibsrederi-Foreningen følgende Skrivelse:

»Anerkendende Modtagelsen af Deres ærede af 21. ds., beklager vi at erfare, at den ærede Rederiforening ikke ønsker at forhandle videre med os, idet vi stadig er villige til at deltage i en Forhandling.«

Denne Skrivelse har endnu samme Dags Aften været til Behandling i Rederiforeningens Udvalg, men Resultatet heraf kendes endnu ikke.

Efter det her foreliggende, vil jo ingen upartisk Tredjemand kunne være blind for, at det er Maskinmester-Foreningen, der — paa et Tidspunkt, hvor et saadant Skridt burde ligge ganske uden for Mulighedernes Grænse — har afbrudt de indledede Forhandlinger, idet dens Bestyrelse opstiller helt ny Mønstrings-Regler, og forlanger dem respekteret straks. Dette Skridt kan kun betegnes som overilet og maa i høj Grad beklages, da det let kan føre til en alvorlig Krig paa en Tid, hvor alle Venner af dansk Skibsfart kun kan ønske Fred, en venskabelig Forhandling, en rolig Udvikling af Forholdene og Lejlighed for Skibsfarten til efter den lange Række af magre Aar at udnytte de heldigere Tider, som nu synes at oprinde, og som sikkert ogsaa vil komme Maskinmestrene til Gode, idet det derved bliver Rederne muligt at imødekomme rimelige Ønsker.

At dette Synspunkt end ikke kan være Maskinmestrenes Ledelse fuldkommen fremmed, derom synes Foreningens sidste Skrivelse at bære et svagt Spor.

Efter at ovenstaaende var skrevet erfarer vi, at Dampskibsrederi-Foreningen i Gaar Eftermiddags har svaret Maskinmestrene, at man vil være villig til Forhandling, men paa Betingelse af at Mestrenes Repræsentanter møder med Fuldmagt til at afslutte Overenskomst, og at Mestrenes Ultimatum om Mønstringsreglerne bortfalder.

Efter hvad vi erfarer, er Kaptajn V. Engelhardtts sammenfoldelige Redningsbaad i disse Dage bleven anerkendt af Board of Trade som Redningsbaad af Sektion A. Engelske Skibe, der skal føre to eller flere Redningsbaade af Sektion A, B eller C, vil herefter være berettiget til at erstatte Halvdelen af Baadene i hver Klasse med Engelhardtts Klapredningsbaad.

Nogen mere betydningsfuld Anerkendelse af Kaptajn Engelhardtts tiltalende Baadkonstruktion vil vanskelig kunne tænkes.

Udenrigsministeriet meddeler:

Skarpskydning ved den nordlige Bohuskyst. Konsulatet i Gøteborg har den 18. ds. ind-

berettiget til Udenrigsministeriet, at en Del af den svenske Kystflaades Skibe indtil Slutningen af denne Maaned vil afholde Skydeøvelser med Kanoner saavel om Natten som om Dagen udenfor Grebbestad og Fjellbacka ved den nordlige Bohuskyst.

Søfarende anmodes om efter Mørkets Frembrud at vise Lanterne ogsaa fra mindre Baade, for at disse kan bemærkes af de skydende Skibe.

En Time før hver Skydeøvelse hejses rødt Flag om Dagen og om Natten tændes en rød Lanterne. Disse Signaler gives fra det Skib, fra hvilket Skydeøvelser skal finde Sted, indtil Øvelserne er sluttede.

Signalering af Skibe bestemt til Genua. Den norske Generalkonsul i Genua har meddelt følgende:

Jeg tror at burde henlede Skibsrederes og Kaptajners Opmærksomhed paa, at Skibe bestemt til Genua bør signalere Skibets Navn og Bestemmelsessted, naar de passerer den italienske Regerings Signalstationer ved Forte Spuria, Capo d'Armi (Messinastrædet), Forbjergene Grosso og Campo paa Øst- og Vestsiden af Øen Elba og Lloyds Signalstationer ved Sagres, Tarifa, Cap Spartel og Gibraltar.

Havnebestyrelsen i Genua vil da straks bekendtgøre de indløbne Meddelelser i en særskilt Bulletin samt pr. Telefon underrette Interesserede her paa Pladsen. Der kan i saa Fald bedre gøres Foranstaltninger til hurtig Ekspedition.

Selv om Skibet skulde gøre et kort Ophold i en eller anden Havn, forinden det ankommer til Genua, vil det være af stor Vigtighed for de Interesserede, at Skibets Navn og Bestemmelsessted signaleres, naar de nævnte Signalstationer passerer. (Norg. Sjøfl.).

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Skibe, som kommer fra Genua og Marseille, og som ikke har rent Sundhedspas, tilstedes ikke Adgang til Gibraltar Havn, med mindre det er over syv Dage siden, de har forladt de nævnte to Byer, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken før Afrejsen eller under Rejsen.

Grækenland: Skibe, der kommer fra Santi Quaranta, er underkastet en effektiv Karantæne paa 24 Timer med Desinfektion.

Italien: Skibe fra San Giovanni i Albanien og Saloniki er underkastet de i Karantæne-reglement Nr. 10 af 1907 indeholdte Forholdsregler mod Kolera.

Grækenland: Skibe, der kommer fra Genua, er underkastet en effektiv Karantæne paa to Dage med Desinfektion, og Skibe, der kommer fra Odessa, en personlig Lægeundersøgelse med Desinfektion af 3. og 4. Klasses Passagerers smudsige Linned i Overensstemmelse med de angaaende Forebyggelsesforanstaltninger mod Kolera givne Bestemmelser.

Italien: Skibe fra Valona (Tyrkiet) er underkastet de i Karantæne-reglement Nr. 10 af 1907 indeholdte Bestemmelser mod Kolera.

Sunket Brig. Marineministeriet meddeler: Fra Lodsstyrelsen i Stockholm er kommet Meddelelse om, at en svensk Brig »Sif« af Timmernabben den 21. ds. er sunket SV. t. V. $\frac{1}{2}$ V. for Fyrskibet »Fladen« i 6,5 Sm Afstand efter en Kollision med en Damper. Vraget vil

snarest mulig blive eftersøgt og efter Omstændighederne afmærket eller uskadeliggjort.

Skoleskibet »Viking« er Mandag den 21. ds. ankommet til Adelaide. Alt vel.

Suez-Kanal Selskabets Bestyrelse har i et Møde den 7. ds. vedtaget, at Afgiften for Gennemsejling af Kanalen fra 1. Januar 1912 vil blive nedsat med 50 Centimer, saaledes at den for ladede Skibe vil blive 6 Frcs. 75 Cent. og for Skibe i Ballast 4 Frcs. 25 Cent. pr. Ton.

Søfolks Valgret.

Indenrigsministeriet har sendt følgende Skrivelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

I Skrivelse af 19. f. M. har den ærede Fællesrepræsentation anholdt om en Udtalelse fra Indenrigsministeriet med Hensyn til Forstaaelsen af forskellige, nærmere angivne Bestemmelser i Lov af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

I denne Anledning skal man meddele følgende:

1) Bestemmelsen i Lovens § 1, 1. Stykke, gælder ikke alene for de Søfolk, som paa Valgdagen opholder sig udenfor den Valgkreds (Kommune), i hvilken de er valgberettigede, men kan ogsaa bringes til Anvendelse paa Søfolk, som nævnte Dag opholder sig i Valgkredsen, naar de dog ved deres Virksomhed om Bord er forhindrede fra at give personligt Møde og afgive Stemme.

2) Under Bestemmelsen i § 1, 2. Stykke, indbefattes ogsaa Fiskere, selv om disse ikke er paamønstrede et Fiskerfartøj, men f. Eks. fisker i Fællesskab med en Motorbaad eller et andet Fartøj, som de ejer i Fællesskab.

3) Med Hensyn til Reglen i § 3, 2. Stykke, angaaende de Tidsrum, indenfor hvilke Stemmesedlen skal være afgivet, bemærkes, at man maa holde for, at der ved Udtrykket »14 Dage før Valgets Afholdelse« maa forstås 14 hele Dage forinden den Dag, Valget finder Sted, og at »3 Maaneder før Valget« maa betyde 3 Kalendermaaneder før Valgdagen, saaledes at i begge Tilfælde Valgdagen ikke medregnes.

4) Den i § 4, 4. Stykke, og i § 5, 7. Stykke, paabudte Indførelse i vedkommende Skibs Dagbog skal alene foretages, naar Stemmegivningen har fundet Sted under Medvirkning af Skibsføreren eller hans Stedfortræder, hvorimod det ikke er nødvendigt, at der i Dagbogen indføres nogen Bemærkning om Mandskabets Stemmegivning, naar denne sker i Overværelse af en Konsul eller andre af de i Loven nævnte Myndigheder.

Sluttelig bemærkes, at den almindelige Regel maa være, at Skibsmandskabet afgiver Stemme om Bord paa det Skib, hvortil det hører, og for dette Skibs Fører; men det vil dog formentlig ikke kunne nægtes nogen af det valgberettigede Mandskab, saafremt han maatte ønske det, at afgive Stemme for de i Loven nævnte Myndigheder (Konsul eller Tjenestemand) eller for Føreren af et andet Skib, medmindre tvingende og uopsættelige Skibsforretninger maatte træde hindrende i Vejen herfor; om saadan Forhindring er til Stede, maa i hvert enkelt Tilfælde afgøres af Skibets Fører under Ansvar efter Reglerne i Lovens § 10.

Ladningsejernes Krav paa Skadeserstatning i Tilfælde af en Kollision, hvor begge Skibe har Skyld.

Efter »Hansa« gengiver vi følgende Forklaring angaaende engelsk Ret af Advokat Dr. C. H. P. I n h u l s e n, London.

Med Hensyn til en angaaende ovenstaaende Spørgsmaal indanket Sørentsdom, der lagde den gamle Regel, hvorefter Skaden bæres af begge Parter med Halvdelen hver, til Grund, har det engelske Overhus i sidste Instans enstemmig stadfæstet samme med følgende Begrundelse:

»Paa den Tid, da Judicatur-Akten af 1873 traadte i Kraft, bemærkede Lordkansleren, var den Regel almen-gyldig, at Ladningsejeren i et Tilfælde som det foreliggende overhovedet ikke kunde fordrø Skadeserstatning. Man identificerede ham med det Fartøj, der befordrede hans Varer, og da dette havde Medskyld i Kollisionen og ikke kunde fordrø Erstatning, umuliggjordes det ogsaa for Ladningsejeren at fordrø en saadan. Denne Opfattelse, for hvilken der hverken lod sig anføre principielle eller paa sund Menneskeforstand baserede Grunde, blev sluttelig omstødt ved Overhusets Dom i »Bernina«-Sagen i Aaret 1888, som i Stedet for fuldstændig at afvise Ladningsejeren tilkendte ham fuld Skadeserstatning.

Sørents Regel lod imidlertid anderledes. Fra gammel Tid var det en Retsregel ved Sørenten, at i Kollisions-tilfælde, hvor begge Skibe havde Skyld, kunde hver Reder fordrø Halvdelen af sin Skade hos den anden. I Aaret 1861 blev der endvidere, i »Milan«-Sagen, ligefrem givet Dom for, at et saadant Skibs Ladningsejer kun kunde fordrø den halve Skade af det andet Skib. Under Paaberaabelse af en ensartet søretslig Praksis blev den daværende almenretslige Regel udtrykkelig forkastet. Hvor længe Sørents Regel for Ladningen har været gældende, lader sig ikke fastslaa med Sikkerhed. »Milan«-Dommen betegner den som havende været den samme for 49 Aar siden.

Det her foreliggende Spørgsmaal er meget simpelt. Det drejer sig om hvorvidt Sørents Regel i Aaret 1873 havde været »hidtil gældende«, det vil sige regelmæssig retslig anvendt. Dette Spørgsmaal maa uden Tvivl besvares med ja, og Reglen kommer derfor til Anvendelse fremfor den almenretslige Regel, hvad enten man derunder forstaaer den for 1888 fejlagtig gældende, eller den senere rigtige. Klagerens Paastand gaar ud paa, at Sørents Regel ganske vist i Aaret 1873 havde været den hidtil gældende, men at den dog ikke havde burdet gælde, da den begrundedes paa en Slags Affindelse med den gamle, fejlagtige almenretslige Regel og burde være faldet bort med dennes Berigtigelse. Dette turde nærmest være en Fejltagelse, thi den Regel, der begrænser Ladningsejernes Ret til den halve Skadeserstatning, kan ogsaa begrundes paa den for Rederen i lange Tider gældende ligelydende Regel. Analogien var maaske ikke en helt overensstemmende, og Reglen derfor i Virkeligheden ubillig. Jeg har i Virkeligheden denne Opfattelse, siger Lordkansleren, og vilde meget gerne tilkende Ladningsejeren den fulde Skadeserstatning. Vi maa imidlertid anvende den lovmæssige Bestemmelse (§ 25 Nr. 9 i Judicatur-Akten af 1873), og vi har ikke fri Hænder længere, saa snart det er fastslaaet, at den Regel, der kun tilkender den halve Skadeserstatning, var en »hidtil gældende« i 1873. Skal denne Retstilstand ændres, saa maa det ske ved Lovgivning. Med den Paastand, at denne Retstilstand ikke burde have eksisteret, kan vi ikke føje Klageren. Vor Opfattelse fører i ethvert Tilfælde til at fastslaa alle i 1873 gældende, fra den almindelige Ret afvigende, søretslige Regler, selv om det senere viser sig, at de ikke burde have været gældende. Den modsatte Opfattelse vilde nemlig ganske ignorere Ordet »hidtil gældende« i den lovgyldige Bestemmelse. Dertil anser jeg mig ikke beføjet.

Et fra den skotske Skole stammende Overhusmedlem føjer hertil følgende:

»Jeg formaar ikke at tilkende den Paastand nogen Betydning, at den almenretslige Regel: at det Enkelte skal hæfte for det Hele, grunder sig paa et Princip, og at Sørents hidtidige Regel om en ligelig Forde-ling af Skaden ikke beror paa et Princip. Det eneste virkelig anvendelige Princip vilde være Fordeling af Skaden i Forhold til Skylden. Dette Princip er den engelske almindelige Ret gaaet langt bort fra paa den Maade, at dersom en bliver dømt skyldig, kan han intet Bidrag fordrø fra de øvrige. I hvert Tilfælde ikke i Forsømmelighedstilfælde af almindelig Art. Ved Undersøgelse af denne Regel, som først blev opstillet i 1799 i Dommen i Sagen »Merryweather v. Nixon«, blev der i 1894 i Sagen »Palmer v. Wick« bemærket: »Reglen grunder sig ikke paa et Princip, som kan retfærdiggøre dens Udvidelse til andre Lande, ikke paa et Retsprincip, og ikke en Gang paa et Princip for den almindelige Politik«. Man saa derfor bort fra Udvidelsen af Reglen til Skotland. Under Cite-ring af en Afhandling, som forklarede Principet for gensidig Ordning under Medkaution og omtalte, at den samme Grundsætning ogsaa var anvendelig paa andre Medskyldnere, blev det under Bifald endvidere bemærket, at det ingen Forskel gjorde, om disse hæftede paa Grund af Overenskomst eller Selvskyld. I begge Tilfælde har Kreditor samme Pligt til at handle upartisk, og Billighed forlanger i lige Maade Upartiskhed. Sandheden er, at Mangelen af et Princip for den nøjagtige Fordeling ikke alene aabenbarer sig i den engelske Utilbøjelighed til at yde fuld Skadeserstatning ved Dom, men allerede viser sig ved Fastsættelsen af Skaden. Den almenretslige Regel, der bebyrder en af de Skyldige med hele Ansvar for de Medskyldige, og Sørents Regel om ligelig Forde-ling af Skylden, er simpelt hen praktisk bekvemme Ud-veje til at bøde paa en Uret. I et skotsk Tilfælde har man gjort et Forsøg paa at komme en Skadefordeling, der staaer i et rigtigere Forhold til Skylden, nærmere end den engelske almenretslige Regel, og Sørents Regel hjemler, idet den skotske Ret i Sagen »Hay v. Le Neve« paalagde Hovedskyldneren to Tredjedele og den anden Skyldige en Tredjedel af Skadeserstatningen. Men Overhuset ophævede atter denne Dom og fordelte Skaden lige paa begge Skibe med den Begrundelse, at det kunde være i højeste Grad vanskeligt at udmaale Skylden for den ene eller den anden Part, for derefter at fordele Skadeserstatningen efter en anden Regel. Denne Vanskelighed opstaaer imidlertid overalt, hvor Skylden fordeler sig. I nærværende Tilfælde bemærkede en af Appellationsdommerne følgende: »Underrettsdommeren synes at mene, at Sørents Regel kan vise sig meget uretfærdig. Betragter man hele Spørgsmaalet, saa er det lige saa sandsynligt, at Sørents Regel i de fleste Tilfælde viser sig lige saa uretfærdig, som den almenretslige Regel gør det. Hvad enten Sørents Regel nu er retfærdig eller ej, saa fastslaaer Underrettsdommeren klart og rigtigt, at den er blevet en søretslig Regel og giver en Grund derfor. Sørenten har anset begge de skyldige Skibe som to Skyldnere og fordelt Ansvar lige paa dem, saa at Ladningsejeren kan fordrø den ene Halvdel af Skadeserstatningen hos den ene og den anden Halvdel hos den anden. Dette er visse- lig en mindst lige saa rigtig Doktrin, som den almenrets- lige, efter hvilken der ikke bestaar Bidragspligt mellem Medskyldige.« Heri erklærer jeg mig udtrykkelig enig. Man kunde endogsaa gaa videre og sige, at, saafremt de Anklagede begge har Skyld, saa fordrer Retfærdigheden, at hver betaler sin Del af Skadeserstatningen, og ikke, at den ene maa betale hele Skaden og den anden slet intet.

Fortjener saaledes principielt hverken den almenretslige- eller Sørents Regel Fortrinet, saa bliver kun det Spørgsmaal tilbage, om sidstnævnte hovedsagelig i Praksis har været anvendt af den engelske Soret. Reglen er ikke for første Gang kommet til Anvendelse ved »Mi- lan«-Dommen. Den blev allerede anvendt i 1824 i »Le

Neve«-Dommen, netop ogsaa for Ladning, og blev som søretslig Praksis ført tilbage til Aaret 1789. »Milan«-Dommens Betydning ligger ikke deri, at den i 1861 anvendte Reglen for ligelig Fordeling for Ladningens og tillige for Skibets Vedkommende, men deri, at den fastslog, at denne søretslike Regel beror paa en dermed overensstemmende Praksis. Der anføres herfor mange, om end ikke skriftlig overleverede Domme, derimellem en Kronretsdømme. Den Dommer, som afsagde »Milan«-Dommen, havde været Søretsdømmer siden 1838. Hans Vidnesbyrd har derfor en afgørende Betydning for Spørgsmaalet om Praksis. (The Drumlanry. House of Lords. 12. December 1910).

Resultatet er, at Ladningsejerne endnu fremdeles maa lade sig nøje med den halve Skadeserstatning. To Ord i en for 37 Aar siden udkommen Lovbestemmelse har fastslaaet den søretslike Regel og forhindret Retten i at fjerne en i samme indeholdt Uretfærdighed. Efter som denne sidste ogsaa fortrinsvis er blevet anerkendt af den højeste Instans, maa man haabe, at Lovgivningen vil skride til en Ændring af Lovens Bestemmelse.

Dette Ønske vil utvivlsomt i den nærmeste Fremtid gaa i Opfyldelse, da en Paragraf i Brüsseler Konventionen om Sammenstød udtrykkelig udtaler, at Skadens Erstatning skal godtgøres i Forhold til Skylden.

R e d.

Fragtmarkedet.

Efter at vor forrige Beretning var gaaet i Pressen, modtog man akkurat i Dag for en Uge siden den alarmerende Efterretning om, at der var udbrudt almindelig Jernbanestrejke over hele England, men for den største Del af Landets Vedkommende blev den dog, ved energisk Intervention fra Regeringens Side, bilagt allerede i Mandags. En Undtagelse danner Newcastle og omliggende Distrikter, hvor der, medens dette skrives, endnu hersker Jernbanestrejke, og selvfølgelig bevirker det en endeløs Række af Forstyrrelser og Tab for Skibsfarten. Annuleringen af Certepartier, Ophold og allehaande Vanskeligheder hører til Dagens Orden, og det maa oprigtigt haabes, at der snart vil blive etableret ordnede Forhold igen; thi den nuværende Tilstand er i Længden utaalelig. I Liverpool, Manchester og flere andre Steder paa Vestkysten gaar det ogsaa stadig løs med Strejker, snart er det Kuskene, snart Lægterfolk, Havnearbejdere eller andre, og saasnart Sagen er ordnet med en af Grupperne, synes der at blusse noget Nyt op. Under alle Omstændigheder vil det vare et Stykke Tid, inden Rederne kan regne med normale Forhold i England, selv om Strejkerne bringes til Afslutning i de nærmeste Dage. Imidlertid er Situationen paa Fragtmarkedet hvad Raterne angaar saa nogenlunde den samme som forrige Uge. Nordamerika og Østen er faste Markeder, La Plata derimod stadig livløs for prompt Lastning. Sortehavet etc. har fragtet jævnt rigeligt. Raterne fra Østersøen og Hvidehavet viser ingen nævneværdige Forandringer, men der er stadig et ganske godt Begær efter Tonnage. Vi henviser iøvrigt til efterfølgende definitive Afslutninger.

Østen. Fra Java sluttedes Baade for Sukker til U. K./Kontinentet eller U. S. til 30/ O. C., Marseille/U. K. Kontinentet 29/ (én), 30/ (to Havne) Sukker i Sække. Bombay/Antwerpen betalte 20/ d. w. Basis, Bombay/U. K. Kontinentet (udsøgt Havn) 20/6 d. w., Burmah/U. K. Kontinentet 25/ O. C., Calcutta/U. K. Kontinentet 25/ Linsced. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til 15/6 til Bristol Channel. Alt for September Afskibning.

Sortehavet etc. Store Baade fra Kherson/Nikolajeff/Odessa 9/3 London eller Rotterdam, 9/7½ Weser, 9/9 Hamburg, mindre Baade 11/ N. C. Fra Azow slut-

tedes til 10/ Rotterdam, 10/3 Antwerpen/Emden, Weser, 10/6 Hamburg, 11/3 N. C. Fra Danube sluttedes til Frcs. 11,50 Marseille.

Middelhavet etc. Erts Huelva/New York, Filadellia eller Baltimore 11/6 f. d., Rotterdam 6/ Tinto terms, Carthagena/Middlesbro 7/, Bona/Rotterdam 8/, Hornilla Bay/Middlesbro 6/9, Salt Trapani/Haugesund og/eller Bergen 10/ (én), 10/3 (begge Havne).

Nordamerika. Campbellton/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 40/, St. John N. B./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 38/9, Gulfen/U. K. Kontinentet (udsøgt Havn) 40/, U. K. Kontinentet 36/3 Bomuld, U. K. Kontinentet 35/ Form. »O«. Tømmer Gulfen/River Plate 136/3, Pensacola/Buenos Aires 133/9. Alt pr. September.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes: Petersborg/Rouen 1/9 Hvedebasis, Petersborg og Kronstadt/West Hartlepool 30/ D. B., Riga/Rotterdam Mk. 26, Jacobstad/Gravelines Frcs. 40, Wiborg/Kulhavn E. C. 31/ à 31/6, Bjørneborg/London 30/6 D. B. B.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 4/3 Kronstadt (2,500), 4/9 Stettin (1,450), 4/ Swinemünde (2,600), 4/9 Holtenu (1,450), 5/1½ Kiel (1,600), 3/7½ Antwerpen (1,650), 3/9 Boulogne (2,000), 8/3 Carthagena (1,300), 6/ Piræus (3,700). Fra Firth of Forth sluttedes til 5/ Kolding (675), 5/3 Frederikshavn (600), 5/3 Rostock (1,200). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Kronstadt 5/9 (2,200), 6/ Reval (1,600), 5/3 Sveaborg eller Kronstadt (3,350), 6/9 Pasages, 6/3 Lissabon, 7/6 Palma, 7/6 Palermo, 6/3 Aleksandria, 7/9 Las Palmas, 19/ River Plate.

I Følge Telegram fra Newcastle er Strejken i Tyne Distriktet nu bilagt.

Fra Sø og Land.

Ny Tørdok. En stor Tørdok i Pearl Harbour paa Hawaii er nu fuldført; dens Længde er 814 engelske Fod, Bredden 113 Fod og 4 Tommer, ved Indgangen og ved Middelvandstand vil den have c. 33 Fod Vand over Stabelblokkene. Selve Pearl Havnen er bleven betydelig forbedret, og vil efter al Sandsynlighed blive aabnet for Skibsfarten i Løbet af Aaret 1912.

(»Tidsskrift for Maskiuvasen«.)

Ny Flydedok. Den bekendte Vickers har fornylig afleveret en Flydedok fra Værftet Barrow i Furness til Aberdeen Havnevasen. Dokker af denne Type er sjældne i engelske Havne; man træffer dem langt oftere i Tyskland, selv Danmark ejer jo efterhaanden ikke saa faa. De er langt billigere at bygge og drive; dette har man nu ogsaa faaet Øjet op for i England, og denne Flydedok er en af de første i Rækken, hvormed de fleste engelske Havnebyer nu vil blive forsynet. Den kan tage Fartøjer paa 350 Fods Længde og 66 Fods Brede med et Displacement paa 5,350 Tons, men den er konstrueret saaledes, at den paa én Gang kan tage flere af de mange Damptrawlere, der frekventerer Havnen. Dokken har to parallelle Sider og dobbelt Bund, der er opbygget af omskiftelige Pontoner, af hvilke de seks er fastgjort til Sidevæggene. Yderligere findes en Ponton i Reserve, naar de andre skal repareres eller skræbes og males. Selve Optagningen af et Skib paa 23 Fods Dybgaende og 5,350 Tons Displacement, til det staar tørt, varer to Timer.

Pumpemaskineriet bestaar af vandret liggende Centrifugalpumper, drevet af lodrette Elektromotorer; Dokken er iøvrigt forsynet med elektrisk Lys, Buelamper paa Standerne m. m.

(»Engineering«.)

Havarier og Forlis.

Hals. Motorbaad af Hals, er den 21. ds. under Bugsering sunket mellem Hesselø og Nakkeløved.

(Fortsættes Side 505.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1729. Vager flyttet. Boels Rev, Jyllands Ø.-Kyst, Kattegat. Den røde Vager med 3 Koste paa Ø-Siden af Boels Rev er flyttet 157 m S. i (ikke som tidligere angivet 100 m Ø i) og staar nu i 3, m Vand paa 56° 38' 39" N. Br. 10° 23' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 187 og 211. Danske Lods, Side 163. Sø.-Fort., Side 16.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1090. Kjøbenhavn 1911.)

1730. Vrag. »Fladen«. Kattegat. Lodsstyrelsen i Stockholm meddeler, at en Brik er sunken 6, m Sm S. 61° V. fra »Fladen« Fyrskib. Vraget vil snarest mulig blive eftersøgt og uskadeliggjort eller afmærket. »Fladen« Fyrskib: 57°10' 0" N. Br. 11° 49' 5" Ø. Lgd.

1731. Øvelsar med Undervandsbaade. Sundet. Øvelsessejlsdags og Manøvrer med Undervandsbaade i neddykket Tilstand foregaar paa Strækningen mellem Saltholm og Hveen. Ledsagefartøj for Undervandsbaadene fører fra et synligt Sted 2 røde Flag, det ene 1 m lodret under det andet.

Der bør holdes godt Udikig efter opdykkende Undervandsbaade, da disse ikke kan paa-regnes at være manøvrerdygtige eller i Stand til at vise de Signaler, der er foreskrevet for Skibe, der ikke er under Kommando.

Under Sejlsdags i Overfladen skal Undervandsbaade følge Søvejsreglerne. (Danske Lods, Side 27 og 266.)

1732. Grunde fundet. Saltholm Ø. Sundet. Under dansk-svensk Fæltesopmaaling af Flinterunden i Sommer er der Ø. for Saltholm fundet følgende Puller: En 6, m Grund paa 55° 38' 47" N. Br. 12° 52' 12" Ø. Lgd. En 6, m Grund paa 55° 39' 32" N. Br. 12° 53' 07" Ø. Lgd. En 5, m Grund paa 55° 39' 32" N. Br. 12° 51' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 313.)

1733. Vrag afmærket. Tranekjær Fyr ØSØ. Langelands Bælt. Store-Bælt. En tysk Torpedobaad er sunket i 8 m Vand 500 m ØSØ. fra Tranekjær Fyr. Vraget afmærkes om Dagen med et Flag og om Natten med en hvid Lanterne. Torpedobaadens venttes snarest optaget. Fyret: 54° 59' 16" N. Br. 10° 53' 28" Ø. Lgd.

1734. Dyde aflaget. Nyt Løb. Grønsund. Østersøen. Gamle-Tolk er tiltaget V. efter. En Hage med mindre end 4 m Vand skyder sig c. 70 m ud V. for Linien »Bagfyret i Harbølle-Pynt S.-lige Ledelyrinie overet med det Ø.-lige Forfyr«, ontrent midt imellem den røde Spids-tønde med 3 Koste, »Gamle-Tolk V.«, og den strøbede Spidstønde med Ballon, »Middeldgrund S.«. Mindste Dybde 3, m, findes i ovennævnte Fyrlinie paa 54° 51' (22") N. Br. 12° 09' (50") Ø. Lgd.

Skibe med over 3 m Dybgaende advares mod at komme Ø. for Linien »Bagfyret midt imellem Forfyrene«.

1735. Skydeøvelser. Jægerspris. Isefjord. Den 14de, 15de, 16de, 18de, 19de, 20de, 21de, 22de, 23de, 25de, 27de, 28de og 30te Spetember 1911 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 10½ Fm. til Kl. 2½ Em. ved Jægerspris. Paa de Dage, der skydes, hejses Signalfalg om Morgen tidlig paa Kroblingelakke, 900 m VNV. fra Christiansminde, samt paa Carolinehøj, 560 NV. fra Draaby Kirke. Naar Skydningen er til Ende nedhales Flagene. Under Skydningen er det forbrudt at komme V.-Kysten af Horns-Herred ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil Alholm nærmere end 2 Sm. Alholm: 55° 55' N. Br. 11° 54' Ø. Lgd.

hver 15 Sek. Fyret viser rødt Lys fri Ø. om Bajo Carroneiro Chico gennem Ø. og N. til Kysten V. for Ria de Coreubión. 42° 54' 58" N. Br. 9° 11' 01" V. Lgd.

1758. Fyr forandres. Isla Rua. Ria de Arosa. Spanien V.-Kyst. I August 1911 forandres Isla Rua hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr, der afvekslende viser To-Formørkelser og En-Formørkelser hver 20 Sek. Lysstyrken skal forøges. Under Forandringen brænder et midlertidigt Fyr. 42° 32' 57" N. Br. 8° 56' 22" V. Lgd.

1759. Fyr tændes. Bajo de los Mesos. Ria de Arosa. Spanien V.-Kyst. I September 1911 tændes paa Bajo de los Mesos Baake et hvidt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. Fyret skal vise grønt Lys over Bajo de Sálvares og den N.-lige Del af Revet fra Punta San Vincente, i øvrigt hvidt Lys. 42° 30' 48" N. Br. 8° 55' 42" V. Lgd.

1760. Fyr tændes. North Rock, Bermuda Islands. Paa North Rock, Bermuda Islands, skal tændes et hvidt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 10 Sm. Fundamentet, som er under Bygning, er nu godt over Vandet. 32° 28' 20" N. Br. 64° 45' 40" V. Lgd.

1761. Fyr flyttet. Richibucto Harbour. Northumberland Strait. New Brunswick Ø.-Kyst. Ved Richibucto Harbour er sket følgende Forandringer:

1) Ledelyrene paa S-Stranden, over Barren, som tidligere førte gennem Indløbet til South Channel, er flyttet V. i og fører nu gennem Indløbet til North Channel, som har det dybeste Vand. Fyret staar nu ½ Sm S. 25° Ø. fra Ø.-Enden af Bølgebryderen paa N.-Stranden. 46° 42' 43" N. Br. 64° 47' 08" V. Lgd. Bagfyret staar c. 90 m S. 23° V. fra Fyret.

2) Bagfyret af Ledelyrene paa S-Stranden, som leder gennem Renden, er flyttet 12 m SØ. i og staar nu 90 m S. 71° V. fra Fyret.

3) Ledelyrene paa N.-Stranden er flyttet V. i. Forfyret staar nu 600 m S. 78° V. fra Ø.-Enden af Bølgebryderen paa N.-Stranden. 46° 43' 05" N. Br. 64° 47' 55" V. Lgd. Bagfyret staar c. 90 m N. 56° V. fra Fyret.

1762. Fyr forandres. Musquash. Bay of Fundy. New Brunswick S.-Kyst. Den 15de September 1911 forandres det hvide og grønne, faste Fyr paa Ø.-Punten ved Indløbet til Musquash Harbour til et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 30 Sek., Lys 1, Sek., Mørke 8, Sek., Lys 1, Sek., Mørke 18, Sek., 45° 08' 35" N. Br. 66° 14' 30" V. Lgd.

1763. Tønde udlagt. Percival River. Egmont Bay. Northumberland Strait. Prince Edward Island S.-Kyst. En rød Spidstønde mærket »Percival« er udlagt i 4, m Vand ved Indløbet til Percival River. 46° 33' 50" N. Br. 64° 06' 46" V. Lgd.

1764. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. Lurcheer Shoal. Bay of Fundy. Nova Scotia V.-Kyst. Ontrent den 31te August 1911 ombyttes »Lurcheer Shoal« Fyrskib paa Grund af Reparationer, for et Tidrum af c. 4 Uger med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser. 43° 49' 32" N. Br. 66° 32' 00" V. Lgd.

1765. Oplysning om Fyr. Highland Village. Cohouid Bay. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia V.-Kyst. Paa N.-Kysten af Cohouid Bay brænder et rødt, fast Fiskerfyrt. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm. Brændetid: 15de Juni—31te Oktober. 45° 23' 30" N. Br. 63° 39' 30" V. Lgd.

1766. Tønde ombyttet med Kløkketønde. Sorrento Harbor. Frenchman Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Den lodret strøbede Stumpetønde ved Indløbet til Sorrento Harbor er ombyttet med en Kløkketønde. 44° 28' 00" N. Br. 68° 11' 12" V. Lgd.

1767. Tønde udlagt. Gull Point. East Penobscot Bay. Maine. Paa Ø.-Siden af en Grund ud for Gull Point er i 29 m Vand udlagt Stumpetønde Nr. 1, S. 15° V. fra Kamlen af Høves Point og N. 49½° V. fra Compass Island vestre Kant. 44° 14' 40" N. Br. 68° 54' 35" V. Lgd.

1768. Tønder udlagt. Casco Bay. Maine. I Casco Bay er udlagt følgende Tønder: Hope Island Spidstønde 2 i 13 m Vand, N. 44¾° Ø. fra Obeds Rock og S. 37¾° Ø. fra Basket Island Lower Ledre Baake. Cover Stumpetønde 9 C i 7, m Vand, N. 81° Ø. fra Cow Island Ledre Baake og S. 24° Ø. fra Basket Island Lower Ledre Baake. Hope Island SV.-Ende: 43° 42' 00" N. Br. 70° 07' 20" V. Lgd.

1769. Tønder flyttet. Dumping Ground. Boston Harbor. Massachusetts. Ved Loss-pladsen for Fyld i Boston Harbor er Dumping Ground Kløkketønde D. G. 1 og Lystønde D. G. 3 nu hvide og mærket »D. G.« uden Nr. De er flyttet 1½ Sm N. 52¾° V. i og igiger nu i 26 m Vand, Kløkketønden D. G. Nr. ¼° V. fra The Graves Fyr og N. 44½° Ø. fra Deer Island Fyr, Lystønden D. G. henholdsvis N. 2° V. og N. 45° Ø. fra samme Punkter. Deer Island Fyr: 42° 20' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd.

1770. Vrag forgræves eftersøgt. »Vineyard Sound« Fyrskib SØ. Massachusetts. Vraget af Skonernten »Lillie Wilson«, som sank SØ for »Vineyard Sound« Fyrskib er forgrævet eftersøgt. Fyrskibet: 41° 22' 47" N. Br. 71° 00' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1380. Kjøbenhavn 1911.)

1771. Taagesignal-Station nedlægges. New London Harbor Fyr. Connecticut. Long Is-

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1736. Grund fundet. Trindkallen N. Botniske Bugt, Sverrig. N. for Trindkallen Grund er fundet 8 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 64° 17' 00" N. Br. 21° 31' 20" Ø. Lgd.

1737. Fyr nedlagt. Tjufholmen. Tjufholmssundet. Botniske Bugt. Fyret paa Tjufholmen N.V. Strand er nedlagt. 65° 32' 15" N. Br. 22° 11' 00" Ø. Lgd.

1738. Grund afmærket. Sæskar—Penisari. Finske Bugt. Luga Bugt N. Rusland. De ifølge »E. i. S.« Nr. 1674 udlagte Vagere staar paa nedennævnte Pladser i Søkort-Arkivets Kort Nr. 155.

0 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. fra 9 $\frac{1}{2}$ m Grunden mellem Sæskar og Penisari er udlagt en sort-hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost over en sort opadvendt Kost i 13 $\frac{1}{2}$ m Vand. 59° 59' 15" N. Br. 28° 11' 28" Ø. Lgd.

Revet S. for Øen Sæskar er afmærket med to røde Spiritønder, hver med 1 opadvendt Kost i henholdsvis 16 m Vand paa 59° 57' 30" N. Br. 28° 19' 18" Ø. Lgd. og 13 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 59° 57' 45" N. Br. 28° 25' 48" Ø. Lgd., S. for 5 $\frac{1}{2}$ m Grunden Garkala-Matala. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1674. Kjøbenhavn 1911.)

1739. Sømærker udlagt. Reval. Finske Bugt. Paa Reval Red er yderlig udlagt følgende Sømærker mellem Narvø og Narvø Banker: To sort-hvide Spiritønder hver med 1 nedadvendt Kost over 1 opadvendt Kost i henholdsvis 33 m Vand paa 59° 36' 01" N. Br. 24° 34' 47" Ø. Lgd. og i 3 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 59° 35' 27" N. Br. 24° 34' 35" Ø. Lgd. En hvid-rød Spiritønde med 1 opadvendt Kost over 1 nedadvendt Kost i 14 m Vand paa omtrent 59° 36" N. Br. 24° 31' 30" Ø. Lgd. (Fra Spiritøndens Plads er maalt følgende Vinkler: Wulf Baake—Oai Kirke 50° 57', Oai Kirke—Narvø Fyrtaarn 85° 0'). En sort-hvid Spiritønde med 1 nedadvendt Kost over 1 opadvendt Kost i 15 m Vand paa 59° 34' 50" N. Br. 24° 34' 30" Ø. Lgd. En rød Spiritønde med 1 Kost over 1 Ballon i 19 $\frac{1}{2}$ m Vand paa 59° 34' 12" N. Br. 24° 35' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1675. Kjøbenhavn 1911.)

1740. Fiskerfyr tændes. Ruden. Grøtsund. Tyskland. Paa Forbøken Ø. for Øen Ruden tændes i Begyndelsen af September 1911 et hvidt og rødt Fiskerfyr med En-Formarkelser hver 6 Sek., der viser rødt Lys fra N. 5° V. til N. 29° Ø., hvidt Lys derfra til N. 70° Ø. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 4 Sm for hvidt, 3 Sm for rødt Lys. Fyret slukkes om Vinteren, naar Fiskeri ikke finder Sted. 54° 11' 57" N. Br. 13° 46' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

1741. Forsøgsøstønde udlagt. Haffkamp. Holwacht-Bucht. I Nørheden af Haffkamp er der c. 0 $\frac{1}{2}$ Sm fra Land udlagt Forsøgsøstønde i 10 m Vand. Stedet, som er afmærket med røde Bøjer, maa ikke besøjes. 54° 28' 3" N. Br. 10° 34' 4" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1742. Fyr forandret. Kråksundsgab. Bohuskusten. Sverrig. Kråksundsgab Iure Fyr er nu forandret til et hvidt Lykhfy, der viser Et-Lyn hver 1 Sek., Flammens Højde: 42 m. Synsvide: 12 Sm. Fyret vises fra samme Plads og er altsaa ikke flyttet som tidligere angivet. 58° 07' 15" N. Br. 11° 28' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1683. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1743. Fyr tændt. Fuglens. Hammerfest. Norge. Ved Brændetidens Begyndelse 1911 tændes Fuglens Fyr, der er et hvidt og rødt Fyr med To-Formarkelser, som viser rødt Lys fra N. 21 $\frac{1}{2}$ ° V., midt i Melkesundet, til N. 62° V., fri S. om Grunden fra Melkesundene; hvidt Lys derfra til S. 35° V., fri V. om Rypeklubbjæret; rødt Lys derfra til N. 77° Ø., ind paa Havnen. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4 $\frac{1}{2}$ Sm for rødt Lys. 70° 40' 10" N. Br. 23° 40' 00" Ø. Lgd.

1744. Fyr forandret. Grøtsund. Grottsund Fyr er flyttet nærmere til Kysten og viser nu hvidt Lys fra S. 68 $\frac{1}{2}$ ° V., fri S. om Lysbaen ved Nippen, gennem S. og Ø. til N. 37° Ø. I øvrigt uforandret. 69° 51' 3" N. Br. 19° 42' 4" Ø. Lgd.

1745. Fyr forandret. Moholmen. Andfjord. Moholmen Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra S. 29° V. til S. 83° V., fri N. om Grunden fra Hella (midt mellem Hella og Stortæren), grønt Lys derfra til N. 82° V., fri N. om Stortæren. De øvrige Lysvinkler er uforandret. 69° 19' 40" N. Br. 16° 04' 40" Ø. Lgd.

1746. Lystønde udlagt. Leikvikhulvæen. Steinlandsstrømmen. Stønen paa S.-Kant af

Leikvikhulvæen er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn c. hver 4 Sek. 68° 37' 40" N. Br. 16° 35' 20" Ø. Lgd.

1747. Fyr flyttet. Strønsdal. Grøtta. Vesteraalen. Strønsdal Fyr er flyttet til Grøtta. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkelser, der viser hvidt Lys fra S. 69° V., fri V. om Kistholmen, til S. 64° V., fri Ø. om Stabben; rødt Lys derfra til N. 26° V., fri Ø. om Skeladene; hvidt Lys derfra til N. 87° Ø., fri Ø. om Grunden fra Indbjøret; grønt Lys derfra til N. 40° Ø., fri Ø. om Indbjøret; hvidt Lys derfra til N. 42° Ø., fri V. om Jævsjøerne; rødt Lys derfra til N. 47° Ø., fri S. om Jæva; hvidt Lys derfra til N. 56° Ø., fri N. om Meskallen; grønt Lys derfra til N. 86° Ø. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 $\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 68° 26' 50" N. Br. 14° 49' 05" Ø. Lgd.

1746. Fyr forandret. Ure. Lofoten. Ure Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra S. 21° Ø. til S. 30° V., fri Ø. om Borskallen; rødt Lys derfra til S. 46° V., fri Ø. om Umklakene. De øvrige Lysvinkler er uforandret. 68° 05' 05" N. Br. 13° 44' 50" Ø. Lgd.

1749. Fyrs Synsvide og Lysverne af 15 Sm for hvidt og 11 $\frac{1}{2}$ Sm for rødt Lys. 54° 58' N. Br. 8° 20' 4" Ø. Lgd. Bilyret 1 $\frac{1}{2}$ m over Rote Kliff Hovedfyr vil faa en Lysverne af 19 Sm og en Synsvide af 15 Sm. 54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180 og 245.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1355. Kjøbenhavn 1911.)

1750. Vrag borttaget. Elben. Vraget af Everten, som laa sunket c. 20 m Ø. for Linien »Stadersand Fyr overet med Bassenleth Fyr«, er borttaget. Stadersand Fyr: 53° 37' 3" N. Br. 9° 32' 3" Ø. Lgd.

Vraget af det lille Fartøj, der laa sunket i Nørheden af Bolværket »Alle Læbe«, er borttaget. 53° 52' 57" N. Br. 8° 42' 06" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1616. Kjøbenhavn 1911.)

1751. Fyr midlertidig forandret. Brunshausen. Elben. Fyret paa den nederste Due d'Albe oven for Schwingenudning er indtil c. Midten af September 1911 forandret til et hvidt, fast Fyr. 53° 37' 49" N. Br. 9° 31' 59" Ø. Lgd.

1752. Fyr forandres. Wangeroog. Jæde. For at lette Benyttelsen af Schillinghorn Fyrhine vil Lysvinklen, som viser hvidt Tye-Blink hver 10 Sek. fra N. 80° Ø. gennem Ø. til S. 62° Ø., i Wangeroog Fyr i den nærmeste Fremtid blive indrettet til at vise rødt Tye-Blink hver 10 Sek., fra S. 84° Ø. til S. 62° Ø. 53° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1423. Kjøbenhavn 1911.)

1753. Belysning forandret. Schelde. Belgien. Den 1ste September 1911 forandres Sautyhet hvide, faste Fyr saaledes, at det kun lyser op ad Floden til Spidsstønde Nr. 46 og er formerket herfra nedad Floden. 51° 20' 2" N. Br. 4° 16' 3" Ø. Lgd. Samtidig tændes et hvidt, fast Fyr paa Diget paa den høje Bred, 2300 m neden for Frederik Fortfyr. Det skal lyse fra Spidsstønde Nr. 46 nedad Floden. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 5 Sm. 51° 21' 12" N. Br. 4° 16' 06" Ø. Lgd.

Det ny Fyr holdt overet med Ballastplaat N.-lige Blinkfyr i S. 75° Ø. Jæder i det dybeste Vand over Bug van Sautyhet.

1754. Lystønde udlagt. Smeeress Bar. River Medway. England. Stumpstønde Nr. 8, Smeeress Bar, er indtaget og en rød og hvid lodret stribet Lystønde, mærket »8«, som viser rødt Lys med En-Formarkelser hver 10 Sek., er udlagt 15 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 58° Ø. fra Garrison Point Fyr. Garrison Point: 51° 26' 3" N. Br. 0° 44' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 879. Kjøbenhavn 1911.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1755. Fyr tændes. Guilean Rock. Sound of Jura. Skotland. Ontrent den 1ste September 1911 tændes paa Guilean Rock et hvidt, ubevogret Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 2 Sek. Flammens Højde: 9 m. 55° 48' 3" N. Br. 5° 54' 3" V. Lgd.

1756. Fyrskib udlagt til Forsøg. Dublin Bay, Irland Ø.-Kyst. I Dublin Bay er til Forsøg udlagt et Fyrskib, der kun viser Ankerlanterne og afgiver det sædvanlige Taagesignal for ankerbortværet Skibe. Fyrskibet har 2 Mastes. Lanterne paa Stortoppen. Skroget er sort med en hvid Strihe for og agter, det er mærket »Experimental Ship« og ligger c. 9 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 6° Ø. fra Muglins Baake. 53° 17' 24" N. Br. 6° 04' 23" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 1468).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1757. Fyr forandres. Cabo de Cee. Ria de Coreubion. Spanien V.-Kyst. I September 1911 forandres Cabo de Cee røde, faste Fyr til et hvidt og rødt Fyr med To-Formarkelser

land Sound. Den öte September 1911 nedlægges Taagesignal-Stationen ved New London Harbor Fyr. 41° 19' 00" N. Br. 72° 05' 25" V. Lgd.

1772. Oplysning om Grund, Six Mile Reef. Long Island Sound. Six Mile Reef SV. lige Del strækker sig læugere S. paa end vist i Kortene. 5,3 m Grund, som var rapporteret 5,1 Sm N. 32° V. fra Horton Point Fyr er forgæves eftersøgt. Midten af en udstrakt Grund med 9 à 11 m Vand ligger c. 5¼ Sm N. 32° V. fra Horton Fyr. Grunden er c. 2300 m lang i ØNØ.—VSV. og c. 550 m bred. Horton Point Fyr: 41° 05' 07" N. Br. 72° 26' 46" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1524. Kjøbenhavn 1910).

1773. Vrag uskadeligt. Kill van Kull. New York Upper Bay. Vraget af Sluppen i Kill van Kull er forsvundet og Vraglystønden, som laa S. 3¼° Ø. fra Robbins Reef Fyr, er inddraget. Robbins Reef Fyr: 40° 39' 27" N. Br. 74° 08' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1495. Kjøbenhavn 1911).

1774. Fyr forandret. Bellevue. Delaware River. I Bellevue Bøgfyr er indsat en Lysvinkel, som viser samme Lys som Fyret ellers viser og som lyser fra S. 5½° V. til S. 26° V., en vandret Skærm forhindrer Strålerne i at naa Christiana River Channel. 43° 13' N. Br. 75° 31' 08" V. Lgd.

1775. Tønde erstattet af Fyr. Nine Foot Shoal. Fyr nedlagt. Swash. Teaches Hole Channel. Ocracoke Inlet. North Carolina. Nine Foot Shoal lodret stribe Slumpkønde er inddraget, og paa dens Plads er opført en Baake, hvorfra vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,5 m. 35° 08' 40" N. Br. 76° 01' 35" V. Lgd.

1776. Fyr tændt. Sheep Island Shoal. Pamlico Sound. North Carolina. I Sheep Island Shoal er paa en Fyrbaake i 2 m Vand tændt et rødt, fast Fyr. S. 13° V. fra Mount Vernon Rock V-Ende og S. 60¾° V. fra Ocracoke Fyr. 35° 03' 23" N. Br. 76° 06' 15" V. Lgd.

1777. Ledefyr nedlagt. Afmærkning forandret. Cape Fear River. North Carolina. New Cut Ledefyr, Cape Fear River, er nedlagt, da Snow Marsh Channel er udvidet. Snow Marsh Channel Lower sorte Stumpkønde Nr. 9 er inddraget og en rød Stumpkønde 6 A er udlagt i 5,1 m Vand ved det S.-lige Indløb til Udvidelsen af Snow Marsh Channel, N. 35° Ø. fra Lower Swash Channel Fyr Nr. 2 og N. 80° Ø. fra New Cut Forfyr. New Cut Forfyr: 33° 56' 03" N. Br. 77° 59' 13" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1778. Fyr ødelagt, midlertidigt Fyr tændt. South Jetty. Tampico. Mexiko. South Jetty Fyr, Tampico, er ødelagt og et midlertidigt, rødt, fast Fyr, der staar c. 10 m inden for det gamle Fyr, er tændt. 22° 15' N. Br. 97° 49' V. Lgd.

1779. Radiotelegraf-Station nedlagt. Culebra Island. Radiotelegraf-Stationen paa Culebra Island, Kaldesignal N A V, er nedlagt. Culebra Island: 18° 19' N. Br. 65° 17' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1780. Oplysning om Tidsignal. Georgetown. Engelsk Guyana. Engelsk Guyana har nu antaget Zonetiden svarende til 60° V. Lgd. Tidsignalkuglen paa Flagstangen ved Hovedpostkontoret falder nu Onsdag og Lørdag Kl. 12 Mdt., hvilket svarer til 4 Tim. 00 Min. 00 Sek. Greenwich Middeltid. 6° 48' 48" N. Br. 58° 09' 52" V. Lgd.

1781. Oplysning om Fyr. Rat Island. Fernando Noronha. Brasilien. Det hvide Blinkfyr paa Rat Island lyser ifølge brasilianske Oplysninger fra S. 54° V. gennem V. N., Ø. og S. til S. 9° V. og ikke som tidligere opgivte. 3° 48' 30" S. Br. 32° 23' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1123. Kjøbenhavn 1911).

1782. Grund rapporteret. Fernambuco. Damperen »Woodfield« har rørt en 6,4 m Sandgrund i 9,1 m Vand, c. 2,5 Sm N. 81° Ø. fra Olinda Point Fyr, der ligger paa 8° 00' S. Br. 34° 50' V. Lgd.

1783. Fyr atter tændt. Lage de Santos. Lage de Santos Fyr er atter tændt. 24° 19' 30" S. Br. 46° 10' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 977. Kjøbenhavn 1911).

1784. Fyr forandret. Cape Santa Maria. Uruguay. Cape Santa Maria Fyr er nu et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 1 Min. og neden under Blinkfyret brænder et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 20 Sm for Blinkfyret, 10 Sm for det faste Fyr. 34° 40' S. Br. 54° 09' V. Lgd.

1785. Fyr forandret. Huevos Island. Conchali Bay. Chile. Huevos Island Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,5 Sek. 31°

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Aug. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 — 1/4	108 3/4	109
Danmark	72 3/4 — 73	72 3/4	73
Norden	—	93 3/4	94
København	—	—	—
Carl	93 — 92 3/4	93	93 1/4
Dannebrog	87 1/4	87 1/4	87 3/4
Skjold	—	14	20
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	87 1/4 — 87	87	87 1/2
Hejmdal	101 — 1/4	101	101 1/4
Østasiatisk	137 3/4 — 1 1/2	137 1/2	137 3/4
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	6	7
Gorm	95 — 94 3/4	94 1/2	94 3/4
Torm	—	88	91
Ingå	—	—	—
Cimbria	—	67	75
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	10	9	10
Forenede Bugser-Selskab	—	75	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	52 1/4 — 1/2	52	52 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kredittforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% nops. Stats.	—	92 3/4	93 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	86 3/4	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	90	90 1/4
4% — — — 2. Serie.	—	95	95 3/4
4% — — — 1.	—	95 3/4	97 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	89 1/2	91 1/2
4% — — —	—	87 1/2	87 3/4
3 1/2% Landkreditk.	—	88 1/2	90 1/4
4% Østift. Kreditf.	—	95 1/4	95 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152	151 3/4	152
Privatbank	113 1/4	113 1/4	113 1/2
Landmandsbank	140	140	140 1/4
Handelsbank	140 1/4	140	140 1/2
Grundejerbank	20 1/2	20 1/4	20 1/2
Burm. & Wain	—	75 3/4	91
Helsingørs Jærnsk.	—	75	75 1/2
Sukkerfabr.	267 3/4 — 268 1/4	267 3/4	268
Bryggeri Aktier	205 — 204 3/4	204	204 1/4

Vekselkurser d. 23. August 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.85	88.70
London	18.20	18.17
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. August 1911.

Russiske Noter	216.85
4% Russiske Consols	92.20
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	102.40
4% — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 282,000, „Danmark“ 116,000, „Norden“ 42,000, „Carl“ 52,000, „Dannebrog“ 110,000, „Skjold“ 90,000, „Dampsk. af 1896“ 46,000, „Hejmdal“ 78,000, „Gorm“ 26,000, „Neptun“ 78,000, „Dansk-russisk“ 186,000, „Østasiatisk“ 242,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

54⁵ S. Br. 71° 32' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 740. Kjøbenhavn 1911).
 1786. Baak optøres. Pucari Shoal. Malonavi Sound. Paa Pucari Shoal optøres en pyramideformet Baake af Sten. 41° 44' 15" S. Br. 72° 54' 15" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1787. Fyr forandret. Hormiga Grande, Spanien. Hormiga Grande Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med 3 Formørkelsler (To-Formørkelsler og En-Formørkelsler) hver 15 Sek., Lys 4³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 4³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 1³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 39' 09" N. Br. 0° 38' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1446. Kjøbenhavn 1911).

1788. Fyr forandret. El Estacio. El Estacio Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelsler hver 10 Sek., Lys 5³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 1³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 37° 44' 35" N. Br. 0° 43' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1447. Kjøbenhavn 1911).

1789. Fyr atter i Orden. Malamocco, Italien Ø.-Kyst. Det røde Fyr med Formørkelsler paa Paletværket ved Canale Spignon brænder atter normalt. 45° 20' 32" N. Br. 12° 17' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1718. Kjøbenhavn 1911).

1790. Oplysning om Fyr. Alessandria, Kanal von Meleda, Østerrig-Ungarn. Det hvide Blinkfyr paa Alessandria Øen er nu permanent. Det viser Et-Blink hver 6 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., og lysér fra S. 67° Ø. gennem S., V. og N. til N. 53° Ø. Flammens Højde: 14 m. Fyret vises fra et cylindrisk Taarn c. 50 m fra V.-Stranden, 13³ Kbl V. fra S. Iaan trigonometriske Station (470). 42° 52' N. Br. 17° 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1259. Kjøbenhavn 1911).

1791. Fyr tændes. Molaa, Elaa (Golte Lacouque), Grækenland. Den 14de September 1911 tændes et rødt, fast Fyr paa Malelovødet ved Molaa. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm. 36° 44' 33" N. Br. 22° 47' 40" Ø. Lgd.

1792. Fyr forandret. Urish Point, Sorte Hav, Rusland. Urish Point hvide og røde Vinkelfyr er forandret til et grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2³ Sek., Lyn 0³ Sek., Mørke 2³ Sek. I øvrigt uforandret. 44° 46' N. Br. 37° 21' Ø. Lgd.

1793. Fyr midlertidig slukket. Adler (St. Duka) Point, Sorte Hav, Adler Point Fyr skal flyttes. Fyret er midlertidig slukket. 43° 26' N. Br. 39° 55' Ø. Lgd. (eng. Fyr-Fort. 43° 24' N. Br. 39° 52' Ø. Lgd.).

1794. Fyr forandret. Mellilla, Marokko. Mellilla Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelsler hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 2³ Sek., Mørke 1³ Sek., Lys 17' 40" N. Br. 2° 56' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1651. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1795. Fyr tændt. Straat Phillip, Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide Fyr med En-Formørkelsler i Straat Phillip er nu tændt. Fyret er formørket fra N. 26° V. til N. 2° V. Flammens Højde: 15 m. 1° 06' N. Br. 109° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1660. Kjøbenhavn 1911).

1796. Tønde flyttet. Pi Kwan Harbour, China. Den røde Spidstønde, som læa ud for S.-Pynten af Chin Kwan Island, er flyttet c. 1³ Sm Ø. i til en 5³ m Grund ved Indløbet til Haven. 27° 08' 30" N. Br. 120° 30' 20" Ø. Lgd.

1797. Taagesignal midlertidig ophørt. Soi Chong To (Small Green Island), Korea V.-Kyst. Soi Chong To Taagesignal er midlertidig ophørt. 37° 45' N. Br. 124° 43' Ø. Lgd.
 1798. Taagesignal midlertidig ophørt. Cape Bolin, Korea Ø.-Kyst. Cape Bolin Taagesignal er midlertidig ophørt. 40° 49' 35" N. Br. 129° 44' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 534. Kjøbenhavn 1911).

Bekendtgørelser m. m.

1799. Karantænestemmelser. Danmark. — Smitlige Havne i Italien, det europæiske Tyrki og det asiatiske Tyrki er erklæret kolerasmitte.
 Færværne. — Smitlige Havne i Italien, det europæiske Tyrki og det asiatiske Tyrki er erklæret kolerasmitte.

Grækenland. — Skibe, kommende fra Triest, er underkastet 5 Dages (deri indbefattet Overreisen) Karantæne.
 Italien. — Skibe, kommende fra Bassora, underkastes Karantæne-reglementets Forholdsregler mod Kolera.

Malta. — Triest er erklæret kolerasmitte.
 Konstantinopel er erklæret kolerasmitte og Provinserne Neapel, Caserta, Salerno og Palermo pestsmittede.

Sverrig. — Konstantinopel er erklæret kolerasmitte, de uralstø og transkaspiske Omraader i Asien pestfri og Guvernementene Podolien, Kiev og Jekaterinoslav kolerafri.
 Tyskland. — Triest er erklæret kolerasmitte.
 Østerrig-Ungarn. — Triest er erklæret kolerasmitte.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.
 Kors eller Bogs Nr. England, Juli 1911.
 R 1155 South America. — Entrances to rivers in Guiana.
 Sverrig: Svensk Lots, Del III. Bottnulfvet och Bottnaviken, Svenska Kusten. 1911.
 Pris 2 Kr.

Skibet, der blev bugseret af Cementdamperen »Ally«, kom i Kattegat i temmelig svær Sø og stiv Kuling, saa at Bugsertrossen sprang, og Skibet sank paa 17 Favne Vand.

Nordjylland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 21. ds. i Kejser Wilhelm Kanalen bleven paaesjlet af en Motorbaad; denne, der styrede lige ind paa »Nordjylland«, blev stærkt beskadiget. »Nordjylland« derimod tog ingen Skade.

Hansine, Skonnert af Gotland, er paa Rejsen fra Swinemünde til Hjemstedet, sprunget læk i Søen i stærk Storm og søgt ind til Nekse for Reparation.

Hilda, Skonnert af Göteborg, er den 22. ds. paa Rejsen til Horsens med Trælaster, strandet paa Sjællands Rev. Mandskabet er gaaet i Land. Svitser, der var kommet til Assistance, har forladt Strandingstedet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Sliukoff, Brandt, afg. Petersborg 16./8. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 19./8. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 20./8. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 9./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 23./8. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 12./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 19./8. til Manchester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Methil 18./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 22./8. til Canada. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Belfast 22./8. — Newa, Dahl, afg. New Mills 15./8. til Garston.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Bangkok 16./8. — Samui afg. Soesoe 20./8. — Bandon pass. Perim 22./8. — Pangan afg. Genua 23./8. — Chumpon ank. London 13./8. — Arabien ank. Antwerpen 19./8. — Siam pass. Perim 18./8. — Indien afg. Sabang 19./8. — Kina afg. Shanghai 22./8. — Tranquebar pass. Perim 16./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Havre 22./8. — St. Jan ank. London 20./8. — St. Croix afg. Trinidad 19./8.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kjøbenhavn 19./8. — Amalienborg ank. Kronstadt 13./8. — Anna Mærsk ank. Rotterdam 17./8. — Brattingsborg ank. Archangel 11./8. — Børglum ank. Burntisland 21./8. — Chassie Mærsk ank. Tyne 21./8. — Dansborg afg. Teneriffa 19./8. — Elsborg ank. Sunderland 11./8. — Esrom afg. Otaru 28./7. — Flynderborg afg. Runcorn 19./8. — Fredensborg ank. Hartlepool 19./8. — Frederiksberg afg. Cardiff 14./8. — Guldberg afg. Methil 19./8. — Gurra ank. Cardiff 15./8. — Hammershus ank. Gulfport 6./8. — Harrildsborg ank. Petersborg 20./8. — Huudborg afg. Methil 21./8. — Høneborg afg. Nicolajstad 19./8. — Jelling ank. Novorossisk 10./8. — Jomsborg ank. Algier 21./8. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 20./8. — Kallundborg afg. Huelva 18./8. — Kalø afg. Archangel 13./8. — Klampenborg afg. Sunderland 18./8. — Kronborg ank. Mobile 13./8. — Lejre ank. Eupatoria 16./8. — Lilleborg ank. Dakar 16./8. — Marselisborg ank. Petersborg 19./8. — Næsby ank. Pernau 16./8. — Peter Mærsk ank. Kronstadt 17./8. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 20./8. — Rosenborg ank. Hartlepool 18./8. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 19./8. — Skakkeborg afg. Newport Mon 18./8. — Skanderborg ank. Kronstadt 16./8. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 19./8. — Skodsborg pass. Sunderland 19./8. — Spigerborg afg. Huelva 19./8. — Stegelborg ank. Petersborg 14./8. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 18./8. — Søborg pass. Skagen 21./8. — Taarnborg ank. Boness 18./8. — Tuborg afg. Talbot 16./8. — Ulfsborg ank. Riga 10./8. — Uranienborg ank. Cardiff 17./7. — Visborg ank. Kronstadt 21./8. — Vordingborg ank. Kronstadt 16./8. — Ørkild ank. Odessa 15./8.

Urania. Urania, Clausen, afg. Harburg 24./8.

Nordse. Nordland, Larsen, ank. Antwerpen 23./8. — Kronprins Frederik, Andreasen, ank. Hungerburg 23./8. — Holland, Poulsen, ank. Jacobsstad 22./8. — Rusland, Bennetsen, ank. Rotterdam 23./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 18./8. — Freja, Nielsen, ank. Libau 20./8. — Vera, Thing, ank. Methil 20./8.

Europa. Europa, Hansen, ank. Newport 21./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Windau 18./8. — Belgien, Nielsen, ank. Newcastle 23./8. — Frankrig, Friis, ank. Narva 11./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 16./8. — London, Bom, afg. Petersborg 19./8. til Ghent. — Paris, Tholander, ank. Ghent 22./8. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 22./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, ank. Blyth 20./8. — Alf, Clausen, ank. Dordrecht 22./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 13./8. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 16./8. til Amsterdam. — Roma, Ovesen, ank. Kalundborg 21./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 19./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Danzig 19./8. — Agnete, Dam, afg. Libau 22./8. — Hermia, Farup, afg. Danzig 22./8. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 22./8.

Botnia. Gudruu, Sonnichsen, ank. Grangemouth 23./8. — Raguhild, Schultz, ank. Riga 20./8. — Valborg, Hansen, ank. Rendsborg 18./8. — Gunhild, Hansen, afg. Grimsby 22./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Cette 23./8. — Nelly, Clausen, afg. Marseille 21./8. til Malmø. — Fanny, Eriksen, ank. Malaga 20./8. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 18./8. for Carthage. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 20./8. for Norrköping. — Dagny, Sørensen, ank. Yxpila 22./8. — Mary, Bang, ank. Wismar 21./8.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Grimsby 21./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Stax 16./8. — Martha, Christensen, ank. Blyth 22./8. — Elna, Rathje, ank. Tynen 13./8. — Therese, Pedersen, ank. Soroka 17./8. — Simone, Møller, afg. Tynen 22./8. — Jeanne, Olsen, afg. Skutskær 19./8. — Vera, Larsen, ank. Antwerpen 19./8. — Daisy, Lagesen, ank. Stugsund 23./8. — Anine, Leth, ank. Archangel 19./8. — Kamma, Løfner, ank. Tynen 21./8.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd ank. Fredericia 14./8. — Prøven ank. Visby 19./8. — Sigrid er ank. til Vejle.

Svendborg. R. P. Petersen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 17./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 17./8. — Zenitha, Jensen, ank. Charlestown 17./8. — Katrine, Hansen, ank. Havre 16./8. — Guldborg, Jensen, ank. Drøbak 18./8. — Ellen, Andersen, ank. Horsens 18./8. — Union, Olsen, ank. Drøbak 18./8. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Drøbak 17./8. — Pampa, Jensen, ank. Schwartzshütten 17./8. — Venus, Andersen, ank. Stockholm 18./8. — Pallesen, Jensen, ank. Riga 19./8. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Libau 18./8. — Mine, Jørgensen, ank. Leith 18./8. — Christian, Jørgensen, ank. Pentewan 21./8. — Yrsa, Sørensen, ank. Ramsgate 20./8. — Caspar, Hansen, ank. Bridgeness 21./8. — Capella, Hansen, ank. Helsingør 20./8. — Otto, Klug, ank. Dover 20./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Southampton 19./8. — Hans Emil, Carlsen, ank. Twillinghead 19./8. — Ane, Jørgensen, ank. Stockholm 20./8. — Immanuel, Jensen, ank. Middelfart 21./8. — Raguhild, Andersen, ank. Helsingborg 21./8. — Urania, Robach, ank. Montrose 21./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Boston 21./8. — Rota, Hansen, ank. Randers 21./8. — Minerva, Fuglsang, ank. Nystad 21./8. — Fyn, Mouritzen, ank. Aberdeen 21./8. — Peter, Jørgensen, ank. Nakskov 22./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kalmar 21./8. — Solon, Rask, ank. Umeå 21./8. — Ariel, Ravnemose, ank. Swansea 21./8. — Valkyrien, Hansen, ank. Kotka 21./8. — Nanna, Madsen, ank. Pont l'Abbé 21./8. — Doris, Købke, ank. St. Valery 22./8. — Neptunus, Nielsen, ank. Dieppe 22./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 22./8. — Erhardt, Larsen, ank. Söderhamn 22./8. — Triton, Nielsen, ank. Dysart 22./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Charlestown Red 23./8. — Olga, Rasmussen, ank. Wiborg 22./8. — Hertha, Hansen, ank. Drøbak 22./8. — Freja, Jensen, ank. Dunkerque 23./8.

Æra. Marie, Petersen, ank. Wemyss 20./8. — Kvik Hermansen, ank. Swinemünde 21./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Rørvig 21./8. — Amalia, Andersen, ank. Nekse 19./8. — Hansigne, Boye, afg. Ballina 17./8. til Dysart. — Valkyrien, Weber, er afg. Hamburg til Dysart. — Valborg, Johansen, ank. Drøbak 19./8. — Christine, Rasmussen, ank. Svendborg 20./8. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 20./8. — Concordia, Madsen, ank. Langesund 20./8. — Signe, Hansen, ank. Pillau 21./8. — Kodan, Hansen, ank. Havre 19./8. — Christiane, Bager, ank. Lysekil 21./8. — Ellen, Lauritzen, ank. Kotka 21./8. — Mars, Stegmann, ank. Grimsby 21./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Grangemouth 21./8. — Argus, Jensen, ank. Reval 21./8. — Svanen, Mølleman, ank. Themgeyri 21./8. — Debora, Rasmussen, ank. Swansea 22./8. — Claudia, Aaberg, ank. Bathurst (Afrika) 22./8. — Freja, Kock, ank. Stolpemünde 22./8. — Albertine, Madsen, ank. Sarpsborg 22./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 23./8. — Salus, Andersen, ank. Grøvesend 23./8. — Norma, Jørgensen, afg. Miramichi 21./8. til Foynes. — Norden, Rasmussen, ank. Swansea 22./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 25. August 1911. — Søfolks Valgret. — Ladingsejernes Krav paa Skadeserstatning i Tilfælde af en Kollision, hvor begge Skibe har Skyld. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlbottenmann, Kjøbenhavn.



Esbjerg Tovværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 67.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. September 1911.


18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Færver — Bitumen Paint
 Slangor af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerops
 Redningskrandse og Redningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. Frihavn. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
---	---	---

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
 Telegram-Adresse: Private.
 Telefon-Nr. 6 og 4106.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
 Telegram-Adresse: Copenure
 Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 { 6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfærver og Patent Mønne samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel henkørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Ballastjærn,

ca. 150 Tons i regulære fir-
kantede Blokke, er billigt til
Salg i større eller mindre
Partier.

Petersen & Albeck,

Ryesgade 95

og Enghave Brygge,
København.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Skibs- og Kahytinventar.

Fra ophuggede Skibe haves
til Salg: Baade, Kapper, Døks-
huse og Lanterner samt Borde,
Stole, Fjeder- og Krølhaars-
madratter, Krølhaarshynder etc.

Petersen & Albeck,
Enghave Brygge, København.

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. XANIA

NORDENS COMPOSITIONER

CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

DEN
BEDSTE!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“

— fra A.R. Segelcke A/S Hjørring.

En gros for København.

Laue P. Møller.

Christien, den IKsgade 5, Mez. — Telf: 5670.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Officielle Bekendtgørelser.

Meddelelse fra Indenrigsministeriet

angaaende

Søfolks Valgret.

Opmærksomheden henledes paa, at Lov af 13. Maj d. A.
om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg
af Valgmænd til Landstinget træder i Kraft den 29. August d. A.

De i nævnte Lovs § 2 og 10 omhandlede Tryksager — af
hvilke et Eksemplar af Loven og et af Indenrigsministeriet
udfærdiget Uddrag af Loven skal findes om Bord i ethvert
dansk Skib — ville af Dansk Dampskibsrederi-Forening og
Dansk Sejlskibsrederi-Forening blive tilsendte Medlemmer af
disse Foreninger. Redere eller Skibstører, der ikke ere Med-
lemmer af en af disse Foreninger, kunne faa de nævnte Tryk-
sager gratis udleverede ved Henvendelse til Fællesrepræsen-
tationen for dansk Skibsfart, St. Annæ Plads Nr. 26, hver
Søndag fra Kl. 2¹/₂ til 4.

Kjøbenhavn, den 1. September 1911.

Koleraen. Justitsministeriet har udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Følge foreliggende Meddelelser maa Triest anses for kolerasmittet.

I Henhold til § 12 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. sættes derfor Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Triest uden at have anløbet anden evropæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 efter de paa-gældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i den nævnte Lovs §§ 13—15 i Kraft overfor: Havnene i Ægypten, Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier og Odessa og med Hensyn til Kolera de samme Bestemmelser i Kraft overfor: Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier, Havnene i Italien, Havnene saavel i det evropæiske som i det asiatiske Tyrki og Triest.

Bekendtgørelsen træder straks i Kraft.

Vi har modtaget følgende:

Uleåborg, den 26. August 1911.

Stuverudgifterne i Uleåborg. Da jeg ligger med Skib her i Uleåborg Distrikt og laster Splitved, finder jeg Anledning til at gøre de ærede Redere og mine Kolleger opmærksom paa, at Stuverpengene her for Splitved og Stav er stegen til en særdeles høj Betaling. For Planke Splitved betales Fmk. 3,50, og for Brædesplitved Mk. 3,75 pr. Favn, og for Stav Mk. 7,00 pr. Stander, hvilket jo maa lages i Betragtning, naar den Sort Laster slutes herfra. Efter hvad jeg erfarer her, skal det omtrent være det samme i Brahestad.

R. M. Rasmussen,

Fører af 3/m. Skonnert »Hejmdal« af Thuro.

Det finske Lodsvæsen. »Reuters Bureau« meddeler fra Helsingfors, at Ministerraadet har tiltraadt et Forslag af den russiske Marineminister, som lægger det finske Lodsvæsen ind under det russiske Admiralitet og beordrer, at der straks skal gøres Udkast til en Lov, som kan forelægges Rigs-Dumaen i Oktober, i Overensstemmelse med en kejserlig Lov af 30. Juni forrige Aar. I Fjor Foraar har en Admiralitets-Kommission afgivet en Betænkning, som tilraader det nævnte Skridt, men de finske Lodser truede da med at opgive deres Stilling hellere end at underkaste sig en russisk Lov. Alvorlige Indvendinger blev den Gang ogsaa fremsat af Repræsentanter for udenlandske Redere, som var af den Mening, at deres Skibes Sikkerhed vilde være alvorlig truet, hvis de finske Lodser trak sig tilbage og blev erstattet af Russere.

Skandinavisk Trælastlinie. Gennem det norske Udenrigsdepartement udgik der for en Tid siden efter Indstilling af Handelsdepartementet en Indbydelse til Sverig og Danmark om at deltage i en forberedende Konference om gensidige Regler for en fælles Trælastlinie. Initiativet er forøvrigt, som bekendt, oprindeligt udgaaet fra Nordisk Skibsrederforening. Der er endnu ikke indløbet Svar paa Indbydelsen. Men det ses af svenske Blade, at Kommercekollegiet nu har anbefalet, at Sverig modtager Indbydelsen til at deltage i en saadan Konference. Der er desuden fra nederlandsk og russisk

Side udtalt Ønske om, at man maatte faa Adgang til at blive repræsenteret paa den endelige Konference, som maatte komme til at afgøre Spørgsmaalet.

(»Norg. Sjøft.«)

Dyr Losning i Whitehaven. Et norsk Skibsrederfirma henledte fornylig, i »Norges Sjøfartstidende«, Opmærksomheden paa Losningsudgifterne i Whitehaven med Trælast.

For en lille Dampet paa 325 Standards (375 Reg-Tons) fra Østersøen med D/B. er der blevet afkrævet 2/10 pr. Standard og £ 19.18 »cranage«, tilsammen c. 4/1 pr. Standard. Havne- og Lodsudgifter etc. samt Losning androg ialt c. £ 115, saa Fragten til Whitehaven bør efter dette Rederi's Mening være 2/6 højere end til de dyreste af de øvrige engelske Vestkysthavne.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Skibe, der kommer fra Chio og Mitylene, er underkastet en effektiv Karantæne paa to Dage, Overfarten ikke medregnet.

Skibe, der kommer fra Valona, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten iberegnet, med Desinfektion i Overensstemmelse med de angaaende Forebyggelsesforanstaltninger mod Kolera givne Bestemmelser.

Rusland: Hongkong og Shanghai er erklæret for pestsmittede.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 30. August. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Skonnerten »Vera«s Rederi i Marstal tilpligtet at betale 6,000 Kr. til Dampet »Hermod«s Rederi i Bergen for »Vera«s Bjergning ved den marokkanske Kyst i Februar 1911.

(»Ritz. Bur.«)

Overenskomsten med Sømændene. I Anledning af opstaaede Uoverensstemmelser mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund angaaende Forstaaelsen af den fornylig mellem Parterne afsluttede Overenskomst afholdtes der Torsdag den 31. August Fællesmøde mellem Repræsentanter for Hovedorganisationerne og for de nævnte Underorganisationer.

Marineministeriet meddeler: Positionen af den i Kielerfjord sunkne Dampet er 54° 28' N. Br. og 10° 16' Ø. Lgd.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

»Negligence« Klausuler. — Et Forslag til Reform.

Den overvældende Ordrigdom, som behersker moderne Konnossementer navnlig i Rutefarten og anden Stykgodsfart, er ikke af det gode. Efter Foreningens Mening er man kommet ind paa en Skraaplan ved at ville søge paa udtømmende Maade i Konnossementerne at fastslaa, hvad Rederiet ikke har Ansvar for. Følgen maa blive den, at Ordenes Mængde og Konnossementernes Længde stadig vil øges i en Progression, som maa føre til, at Nødvendigheden af en Reform bliver indlysende. Enhver kan sige sig selv, at det er haabløst ved en kasuistisk Opregning at ramme alle de Tilfælde, hvor

Ansvar kan opstaa for Rederiet, hvis ingen udtrykkelig Bestemmelse om Ansvarsfrihed er truffet paa Forhaand. Hver Gang Rederne selv gør en ny Erfaring eller hører om Erfaringer, som andre har høstet, og som maaske har været mere eller mindre dyrekøbt, bliver Opgaven straks at finde en ny Klausul, at føje et nyt Led til den i Forvejen allfor vidtløftige Række, der paa en saa smagløs Maade indledes med Guds Handlinger. Hvor meget man imidlertid end øger og øger denne Række, vil dog Redernes egentlige Maal dermed ikke kunne opnaas af den simple Grund, at det er umuligt at forudse alle mulige Kombinationer og Tildragelser, som kan medføre Ansvar i Tilfælde, hvor Rederiet ønsker sig fritaget for Ansvar. En negativ Begrænsning af Ansaret vil aldrig kunne føre til Maalet, og dette maa blive indlysende for enhver, som tænker nøje over Sagen. Naar en Reform ikke tidligere har været forsøgt paa dette Omraade, skønl den stadig synes mere og mere paakrævet, saa skyldes dette uden Tvivl Forretningsfolks Ængstelse for at forandre Kontraktformernes en Gang fastslaaede Fraser og Vendinger, med hvilke de efterhaanden har gjort sig fortrolige, og hvis Rækkevidde og Betydning de mener saa nogenlunde at kunne overskue. Hertil kommer, at alle Bestræbelser for paakrævede Reforme i denne Henseende maa forudses at ville støde paa Modstand hos engelske Jurister. Den engelske Konservatisme gør sig ogsaa her gældende, og det vil fra engelske Juristers Side uden Tvivl blive fremhævet, at det moderne Konnossement er et saa fint sammensat og ømfindligt Dokument, bygget op i Tidernes Løb i dyre Domme paa Grundlag af indgaaende Overvejelser og indvundne Domsresultater, at Betydningen af hver Sætning og hvert Ord i det maa anses som fastslaaet, og at det derfor vil være en meget betænkelig Sag helt at ændre selve Grundlaget for disse Dokumenters Konstruktion. Herimod kan imidlertid indvendes, at Erfaringen viser noget andet, idet nemlig disse Dokumenter trods denne deres Oprindelse dog synes at være en udtømmelig Kilde til stadig ny Stridigheder og ny Processer. At de er bleven saa omfangsrige derfor bærer visselig den engelske Domspraksis i ikke ringe Grad Skyld, fordi den allfor stærkt lægger Vægt paa Bogstaven og derfor gør det nødvendigt ved Dokumenternes Udarbejdelse at udtrykke, hvad der skal være Meningen paa en saa grundig og omhyggelig Maade, at Misforstaaelser mest mulig undgaas. Netop denne Grundighed og Vidtløftighed, der udspringer af Ængstelsen for, at Domstolene ikke skal forstaa, hvad der har været Meningen, gør ofte Klausulerne mere uklare og indviklede, end de vilde være, om Parterne kunde udtrykke sig i jævne Ord uden at tage Hensyn til de Misforstaaelser, som en Domstol mulig kan gøre sig skyldig i.

Foreningens Bestyrer blev for nogen Tid siden anmodet om at udarbejde en almindelig Form for Rutekonnosementer. Under Arbejdet hermed blev der god Lejlighed til nærmere at overtænke dette Spørgsmaal, og jo mere han tænkte derover, des mere klart stod det for ham, at man kunde og burde søge opnaaet en Forenkling i disse Dokumenter ved at opgive de haabløse Forsøg paa en udtømmende Opregning af Tilfælde, i hvilke Rederiet intet Ansvar skal have og i Stedet derfor saa kortfattet som muligt fastslaa, i hvilke Tilfælde og under hvilke Belingelser, Rederiet skal have Ansaret, om Godset gaar tabt eller lider Skade, medens det er i Rederiets Varetægt. Det ledende Synspunkt her maa være, at Rederiet skal stille et Skib til Disposition for Transportens Udførelse, der er egnet dertil, altsaa er i enhver Henseende skikket til Udførelse af paagældende Rejse og Transport af saadanne Varer, dog saaledes at Rederiet ingen Garanti paatager sig for Skibets Sødygtighed, men kun har Ansaret, for saa vidt der ikke fra Rederiets Side er udvist pligtmæssig Omhu for at gøre Skibet i enhver Henseende skikket for Rejsen; med andre Ord for skjulte Fejl skal Rederiet intet Ansvar have. Derimod skal Rederiet have det fulde Ansvar for, at Lasten staves paa forsvarlig Vis, all-

saa at Skibet ikke bliver overlastet, at Lasten sikres paa betryggende Maade, og at Skibets Stabilitet bevares. Dette forekommer Foreningen at være en rimelig Ramme for Rederiets Ansvar. Foreningen foreslaar, at der gives Klausulen følgende Ordlyd, som den mener vil kunne tjene til Grundlag ved Sagens videre Drøftelse og Behandling, om man skulde finde den egnet dertil. Muligvis vil Klausulens Tekst kunne forbedres, men Klausulen, som den her er formuleret, viser i alt Fald paa hvilken Maade, og hvorledes Foreningen har tænkt sig, at Grænserne skulde trækkes. Det bemærkes, at Foreningen vilde sætte megen Pris paa at høre sine Medlemmers Udtalelse herom og Forslag i den Anledning:

»Owners are only to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods in case same has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the steamer seaworthy and fitted for the voyage or by improper or negligent stowage of the goods or by the personal act or default of the Owners or the Manager, and the Owners are responsible for no other cause of loss or damage or delay whatever and howsoever caused, even if caused by the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners onboard or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible.

Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage.

In the same way damage which would have been escaped, if the goods had been embalmed or packed in no case to be considered as caused by bad stowage, and owners therefore not to be responsible for same.

The Baltic and White Sea Conference vilde formentlig være det rette Forum for denne Sags videre Behandling, selv om den har Betydning langt udover Hvidehavets og Østersøens Grænser.

Last i afgiftsfri Rum.

Foranlediget ved at en Skibsfører fornylig i Sverige er blevet mulkteret for at have indtaget Last i Skibets Reservebunker, hvilken i Skibets svenske Maalebrev ikke var medtaget i Skibets afgiftspligtige Tonnage, vil Foreningen ikke undlade at henlede Redernes Opmærksomhed paa, at de udsætter sig for Bøder ved at benytte saadanne Rum til Last, naar de ikke gør Anmeldelse herom til rette Vedkommende. I det foreliggende Tilfælde lastede Skibet Træmasse og tog flere Hundrede Tons paa Dækket, og Kaptajnen mente, at det kom ud paa et, enten han lastede paa Dækket eller i Reservebunkerne, men i Følge § 28 i den svenske Forordning angaaende Skibsmaaling af 12. November 1880 er det Skibsførerens Pligt at gøre Anmeldelse herom, naar han benytter saadant afgiftsfrit Rum til Last, og Undladelse heraf medfører Bøder.

Kontingent af ommaalte Skibe.

Foreningen vilde sætte Pris paa, om dens Medlemmer og Agenter i god Tid vilde indsende Meddelelse til Foreningen om, naar deres Skibe er ommaalt. Det volder ikke lidt Bryderi for Regnskabsføreren, at disse Meldinger først kommer, efter at Regninger og Certifikater er udstedt. Det hænder endogsaa, at Medlemmer forlanger en Del af Kontingentet tilbagebetalt for flere Aar, fordi de finder, at Skibet er bleven ommaalt, og at der for en Række af Aar er betalt Kontingent beregnet efter en allfor stor Tonnage. Lokalbestyrelsen har behandlet dette Spørgsmaal i sit sidste Møde og har der truffet den formelle Beslutning, at naar Kontingentet en Gang er erlagt, vil ingen Del af samme blive tilbagebetalt selv om det kan dokumenteres, at en foretagen Ommaaling har reduceret Skibets Tonnage.

San Nicolas (Sardinien).

Angaaende dette Sted skriver en dansk Reder som følger til Foreningen:

»Det hænder jo, at Skibe erholder en forholdsvis hurtig Ekspedition i San Nicolas, men i Vintermaanederne bliver de som Regel udsat for betydelige Ophold dér. Som Eksempel herpaa kan anføres, at der medgik 46 Dage, inden et af mine Skibe, som lastede der i Vinter, fik sin Last, som bestod af 2,150 Tons Zinkerts ind. San Nicolas er nemlig et af de farligste Steder i Middelhavet, og der kan ikke lastes, undtagen naar Vejret er helt stille. Bliver det Uvejr, hales Lægterne paa Land, og Skibene maa flygte til Porto Conti, som ligger et Par Timers Rejse fra San Nicolas. Som Følge heraf forbruges der langt mere Kul end beregnet; og da man maa betale Ankerafgift to Gange, naar Skibet ligger længere end 30 Dage, bør man tage dette i Betragtning ved Fragtslutninger paa San Nicolas.«

Sejlskibenes Forsvinden.

Om den Kamp, der i de sidste Hundrede Aar er ført mellem Dampskibene og Sejlskibene, og hvori de sidste i Tidens Løb har maattet trække det korteste Straa, skriver det bekendte engelske Forretningsblad »Economist« følgende:

Det første engelske Dampskib, bygget for kommercielle Formaal, blev konstrueret for Hundrede Aar siden, fire Aar efter at Fullons »Clermont« havde pløjet Hudsonflodens Bølger. Fra disse smaa Begyndelser har vore Dages Oceankæmper, som er i Stand til at krydse Atlanterhavet i et Minimum af den Tid, som et Sejlskib behøver, og som kan føre et uhyre Antal Passagerer og mange Tusinde Tons Varer, lidt efter lidt udviklet sig ved stadige Forbedringer. Ligesom de ældre Metoder for Drivkraft er gjort overflødige paa Landjorden ved Dampmaskinen, saaledes er Sejlskibene efterhaanden blevet trængt tilbage paa Søen. Dampskibene har ikke blot Fordelene ved den meget større Fart, men de er ogsaa forholdsvis uafhængige af Vind og Sø og giver derved meget større Sikkerhed end et Sejlskib for, at man kan fuldende en bestemt Rejse i en bestemt Tid. Disse Fordele er saa betydelige, at Damp og Sejl i Almindelighed sættes i Forholdet 4:1.

Desuagtet varede det mange Aar før Dampskibstonnagen blev saa stor som Sejlskibstonnagen, og selv nu for Tiden er Sejlskibene, skønt deres Tal formindskes hvert Aar, paa ingen Maade helt forsvundne. Ikke meget under en Fjerdedel af Verdenstonnagen bestaar fremdeles af Sejlskibe. Følgende Tabel viser Netto-Tonnagen af Damp- og Sejlskibe i den britiske Koffardiflaade hvert tyvende Aar fra 1840 til 1900 samt 1909.

	Damp. Tons.	Sejl. Tons.	Sum. Tons.
1840.....	87,930	2,680,330	2,768,260
1860.....	454,330	4,204,360	4,658,690
1880.....	2,723,470	3,851,040	6,574,510
1900.....	7,207,610	2,096,490	9,304,100
1909.....	10,284,810	1,301,060	11,585,870

Dampskibstonnagens Vækst har været hurtig, men i mange Aar vedblev ogsaa Sejlskibene at vokse i Tonnage. Denne Vækst kulminerede i Aarene 1870 til 1880, i hvilke den britiske Sejlskibstonnage i flere Aar holdt sig næsten konstant paa omkring 4,200,000 Tons Netto. Hele Tiden vedblev imidlertid Dampskibstonnagen at vokse mere og mere, og da Sejlskibstonnagen begyndte at gaa ned i Slutningen af Aarene 70, var Dampskibenes Triumf umid-

delbart forestaaende. I 1883 var den britiske Dampskibstonnage for første Gang større end Sejlskibstonnagen. Dampskibenes Sejr var saa meget større i England end i en Del andre Lande, fordi en Del af de engelske Sejlskibe var daarlige, og fordi det var kostbart at bygge Træskibe i England. Den bekendte Statistiker Porter, som skrev omkring 1850, udtalte, at de engelske Sejlskibe var de, som saa mindst godt ud i Evropa, at de sejlede daarligt, at de var uhaandterlige i Uvejr, og at de foraarsagede et betydeligt Tab af Menneskeliv. Der var derfor kun liden Grund til, at saadanne Skibe skulde holde sig. Andre Lande byggede Sejlskibe mere økonomisk og følte i mindre Grad Fordelene ved Dampskibe, selv hvor Sejlskibene ikke var statsunderstøttede som f. Eks. i Frankrig.

Sejlskibenes Udholdenhed i Konkurrencen med Dampskibene kan med Rette give Anledning til en vis Overraskelse, og det er Umagen værd ganske kort at undersøge, hvad der er Aarsagen dertil.

Det er en Kendsgerning, at Fordelene ikke alle er paa Dampskibenes Side. Sejlskibene bruger længere Tid til en Rejse, men samtidig har de langt mindre Driftsomkostninger. Drivkraften for et Sejlskib koster ingenting, og den Omstændighed, at det ikke behøver at afse nogen Plads til Maskine og Bunkerkul, sætter det i Stand til at udnytte næsten hele sin Lasteevne. I en almindelig Fragtdamper nu til Dags, maa en Tredjedel eller der omkring af den hele Brutto-Tonnage trækkes fra, førend man har Netto-Tonnagen. Desuden behøves der om Bord i et Sejlskib et forholdsvis meget mindre Mandskab end om Bord i et Dampskib, fordi der ikke er noget Maskineri at passe.

Hertil kommer endnu én Grund. Bygningen af Sejlskibe er ikke blevet staaende paa det Standpunkt, som den stod paa for Hundrede Aar siden. Netop den Gang havde de amerikanske Skibbyggere opfundet de saakaldte »klipperbyggede« Skibe. Under Napoleonskrigene blev nemlig de amerikanske Skibe behandlet med meget lidt Hensynsfuldhed, hvis de blev kapret af en af de krigsførende Magter under Forsøg paa at styre ind i en fjendtlig Havn, men da Amerikanerne ikke var til Sinds at opgive den meget indbringende evropæiske Handel, blev der udsat Præmier for hurtigsejlende Skibe. Klipperskibet var langt og smalt, og det hurtigste Skib som flød paa Vandet. Fordelen ved det blev særlig godtgjort under Krigen mellem England og De Forenede Stater i 1812, da det amerikanske Koffardiskibs Hurtighed næsten gjorde det umuligt at kapre det. Endnu mange Aar senere kunde Klipperskibet under gunstige Vejrforhold slaa en Dampbaad paa Turen over Atlanterhavet.

En anden Sejlskibstype var Skonnerten. Denne Skibstype er blevet meget udviklet ved at forøge Antallet af Masterne. I 1902 blev der saaledes bygget et Skonnertskib helt af Staal med syv Master. Det kunde laste 7,500 Tons og behøvede kun nitten Mands Besætning. I Brugen af Jern og Staal har Sejlskibene haft nogle af de samme Fordele som Dampskibene, men Sejlskibbyggerne har maaske ikke været saa opmærksomme paa de Muligheder, disse Materialier frembød som Dampskibbyggerne.

Den store Hovedaarsag til, at Sejlskibene forsvinder, er imidlertid deres Uregelmæssighed, som passer daarlig ind i det fremherskende Ønske hos vor Tidsalder om Kontinuitet i Forretningsledelsen. Følgen er blevet den, at Sejlskibene er blevet drevet ud af den ene Alfarvej paa Havet efter den anden, og for Tiden er der kun nogle faa Ruter, hvor hurtig Levering har mindre at sige, eller hvor Passatvindene og Monsunerne er til at stole paa, som sætter Sejlskibene i Stand til at sikre sig et nødtørftigt Udkomme. De vigtigste af disse Ruter er de, som fører rundt Kap Horn til Chile, Kalifornien, Australien og rundt Kap det gode Haab til Indien og Australien. For Udgaende tager Sejlskibene i disse Ruter Kul og Stykgodsladninger og kommer tilbage med Salpeter fra

Chile, Korn fra San Francisco og Vestkysten, Uld fra Australien og Korn og Hvede fra Indien. Der er naturligvis mange andre mindre Farvande, som Sejlskibene fremdeles sejler paa. Saaledes optræder de for en stor Del i Kystfarten rundt om i Verden, eller de gaar i korte Ruter, som f. Eks. i Trælæstfarten fra Skandinavien. Alligevel bliver Sejlskibene sjældnere Aar for Aar, og deres Forsvinden synes at gaa hurtigere end nogensinde. Grunden hertil er den, at man nu har lært at bygge Dampskibe med saa lille et Kulforbrug, at Sejlskibene ogsaa trækker det korteste Straa i Retning af billige Driftsomkostninger. Der er ingen Grund til at tro, at der vil indtræde et Omslag i Stillingen til Gunst for Sejlskibene. Tværtimod maa det antages, at ny Opfindelser og Foretagender — i første Række Panamakanalen — vil styrke Dampskibenes Position mere og mere, indtil Sejlskibene næsten helt gaar af Brug som Lastdragere.

Fragtmarkedet.

Naar undtages Sortehavet og omliggende Markeder, som ligger noget flovere, er der i andre Retninger ikke nævneværdige Forandringer at konstatere i Løbet af den svundne Uge. Arbejderforholdene er for Øjeblikket gennemgaaende normale og rolige, men hvorlænge denne Tilstand vil vedvare, er ikke godt at sige. Fra Wales er Kulfrågerne ad Middelhavet til fastere.

Østen. Fra Java sluttedes Baade for Sukker til Marseille/U. K./Kont. til 27/3 pr. 1/15. September og til Marseille/U. K. eller U. S. 29/ pr. 25. September/15. Oktober. Filippinerne/Marseille/U. K./Kont. betalte 35/ pr. Oktober. Calcutta/Dundee eller Antwerpen 24/9, Hamburg 25/3, Jute Basis. Bombay/Hull, Antwerpen eller Rotterdam 19/ (én Havn), 19/6 (to Havne) d. w. Basis. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til 15/6 à 15/9 til udsøgt Havn U. K., 16/ andre Havne.

Sortehavet etc. Store Baade fra Kherson/Nikolajeff/Odessa eller Sulina 8/6 London eller Rotterdam, 8/9 Hull, Antwerpen, Emden eller Weser, 9/ Hamburg; mindre Baade 9/9 à 10/ N/C. eller »any«, 10/3 à 10/6 Hamburg. Fra Azow sluttedes til 10/3 N/C. eller »any«, 10/9 Hamburg. Danube betalte 9/6 Rotterdam, 9/9 Antwerpen, 10/6 N/C. eller »any«, 11/ Hamburg. Oljekager Novorossisk/Danmark, Sverig, Slesvig Holsten, Basis 14/3. Poti/Rotterdam 10/. Alt for prompt Afskibning.

Middelhavet etc. Ertz Huelva/Rotterdam 6,4 1/2 Tinto Terms, New York, Filadelfia eller Baltimore 11/ f. d., Port Inglis 10/3 f. d.; Karthage/Glasgow 7/; Oporto/Bristol Channel 6/; Hornillo Bay/Cardiff 5/6; Bayonne/Barry 7/, Pitwood.

Nordamerika. Petroleum New York/Australien/New Zealand (seks Havne) 26 C.; Port Arthur/Syd Afrika 25 C.; Kul Virginia/Genua 10/3. Gulven til Liverpool eller Bremen 36/3 Bomuld; U. K. Kont. 32/6 Form »O«; Wilmington/Liverpool eller Bremen 27/6; Galveston/Havre 35/9 »all cotton«. Alt pr. September.

Sydamerika. Bahia Blanca/Antwerpen 9/9; Colastine/Kontinentet (H/H) 16/ Quebracho; San Lorenzo/U. K. Kont. 13/; Rosario/U. K. Kont. 9/ O/C.

Østersøen. Blandt Befragninger kan nævnes Petersborg/West Hartlepool eller Tyne 32/ Kortprops; Kronstadt/London 29/6 D. B.; Kronstadt/West Hartlepool 30/ D. B. B.; Windau/Ghent Hff. 18 1/4 Kappbjælker; Riga/Rouen Fres. 38 D. B.; Finland/West Hartlepool 31/ Props; Finland/Bristol Channel 32/6 Props; Kemi/West Hartlepool 30/ D. B. B.; 32/ Slatings; Kotka/Hull 27/6 D. B. B.; Harparanda (én Plads) & Sundsvall (to Pladser)/Aleksandria Fres. 68,50; Söderhamn (to Pladser)/London 26/ D. B. B.; 27/ Floorings; Sundsvall/Cardiff (c. 450 Stds.) Lumpsum £ 525 fri Lastning, Kortprops.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 4/3 (2,000); Helsingfors 4/6 (2,000); Swinemünde 4/3 (2,400); Stettin 4/9 (1,900); Bandholm 5/6 (1,250); Boulogne 4/7 1/2 (1,000); Rochefort 5/3 (2,100); Port Said 6/9 (4,200). Fra Firth of Forth sluttedes til Libau 5/3 (1,200); Finland 5/4 1/2 (1,000); Swinemünde 4/6 (1,900); Grenaa 5/ (600). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Kronstadt 6/3 (1,400); Bjørkø 6/3 (2,300); Sveaborg 6/3 (2,000); Antwerpen 4/3 (1,600); Lissabon 6/3; Gibraltar 7/1 1/2; Barcelona 8/; Venedig 8/; Port Said 6/10 1/2; Las Palmas 8/; River Plate 19/10 1/2; Buenos Aires 19/6.

Havarier og Forlis.

Thyra, 3/m. Skonnert af Marstal, indkom den 27. ds. til Hamburg med brækket Agtermast. Skibet er repareret, og Rejsen fortsattes.

Jenny, Galease af Falkenberg, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Odense med en Ladning Brosten maattet søge ind til Ebeltoft, læk. Skibet losses og reparerer.

Freja, Dpsk., kom den 27. Aug. udfor Cementfabriken Cimbria i Kollision med en for Anker liggende svensk Galease, der fik svær Skade i Boven. »Freja« tog ingen Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

3/m. Skonnert »Mærdor« tilhørende A/S. P. N. Winther, Nordby Fang, der maaler 266 Netto Reg.-Tons, er bleven solgt til Antwerpen for 1,050 £. Skibet er bygget i Hayle af Jern i Aaret 1880.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 27./8. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 19./8. — Algarve, Borries, ank. Genua 30./8. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. Bergen 30./8. — A. N. Hansen, Olsen, afg. herfra 29./8. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 29./8. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19./8. — Arno, Fischer, afg. Palermo 23./8. til Lissabon. — Aurora, Gommessen, afg. Leith 28./8. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 24./8. — Beira, Lunge, ank. Petersborg 28./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 29./8. — Chr. Brøberg, Mortensen, ank. Marseille 23./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Ali- cante 25./8. til Leghorn. — Douro, Sørensen, ank. hertil 27./8. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 29./8. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./8. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 20./8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 29./8. — Hengest, Munk, afg. herfra 29./8. til Riga. — Hjelms, Hen- riksen, ank. hertil 30./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 29./8. for Antwerpen. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 29./8. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 29./8. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./8. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 27./8. for Peters- borg. — Kursk, Wieneke, ank. Petersborg 30./8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 28./8. — Louise, Larsen, ank. Königs- berg 27./8. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./8. hertil. — L. P. Holmblad, Svaue, afg. Algier 29./8. til Tunis. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Petersborg 23./8. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 30./8. til Girenti. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 30./8. til Petersborg. — O. B. Suhr, Fri- senette, afg. Dunkerque 30./8. til Havre. — Odessa pass. Bruns- büttel 29./8. for Hull. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 24./8. — Oscar II, Hempel, ank. New York 21./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 27./8. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 24./8.

(Fortsættes Side 521.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1800. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde udlagt paa Station. Nordseen. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er udlagt paa Station og »Thyborøn« Fløjtetønde er inddraget. 56° 42' (35' N. Br. 8° 10' (42' Ø. Lgd.

1801. Vrag forgæves eftersøgt. »Fladen« Fyrskib SV. Kattgat. Hølge Meddelelse til Marineministeriet er Vraget af Briggen, som skulde være sunket c. 6. Sm S. 6° V. fra »Fladen« Fyrskib, omhyggelig eftersøgt, uden at det er lykkedes at finde Spor af Vraget, hvorfor Efterretningen er opgivet. »Fladen« Fyrskib: 57° 10' 00" N. Br. 11° 49' 05" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1730. Kjøbenhavn 1911).

1802. Oplysning om Fyr. Hornbæk Havn. Sundet. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Sandfangeren ved Hornbæk Havn lyser nu Horisonten rundt. Fyrets Brændetid er fremtidig: 1ste September—15de Maj.

Det hvide og grønne, faste Fyr paa Ø.-Enden af Hornbæk Havns N.-Mole brænder fremtidig fra 1ste September—15de Maj. 56° 05' (41' N. Br. 12° 27' (42' Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 181 og 210. Danske Løds, Side 273. Havne-Løds, Side 59. Fyr-Fort. Nr. 184 og 185).

1803. Grund tiltaget, Mursandskosten N. Sorte-Rende. Kalleboer. Sandet. Grunden N. for Mursandskosten i Sorte-Rende, Kalleboer, har skudt en Høje Ø. ud. Omrent i Midten af September 1911 vil Mursandskosten blive flyttet 235 m N. 7½° Ø. i. til Spidsen af denne Højes 2 m Kurve. Kostens ny Plads: 55° 36' (28" N. Br. 12° 30' (36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182 og 210).

1804. Vrag borttaget, Tranekjær Fyr ØSØ. Langelands-Bælt. Store-Bælt. Den tyske Torpedobåd, der var sunket 500 m fra Tranekjær Fyr, er optaget. Fyret: 54° 59' 16" N. Br. 10° 33' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1733. Kjøbenhavn 1911).

1805. Grund fundet, Smaalands-Farvandet. Under Opnaaling i Sommer er der 2155 m S. 77° V. fra Ore Fyr fundet en 5.3 m Pølle, som ligger i Ore-Hoved Fyrs hvide Lysvinkel. Den mindste Dybde i Ore-Hoved Fyrs hvide Lysvinkel er 5.3 m. 5.3 m Pøllen: 55° 00' (08" N. Br. 11° 50' (28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 157, 162 og 185. Danske Løds, Side 560 og 561. Fyr-Fort. Nr. 492).

1806. Mindre Dybde. Rudkjøbing-Løb N.-lige Del. Farvandet Syd for Fyen. I Fyrlinjerne i den N.-lige Indsejling til Rudkjøbing Havn er der fundet følgende Sten- og Sandpølter:

1) En 3.7 m Pølle paa 54° 58' (42" N. Br. 10° 43' (06" Ø. Lgd.
2) - 3.7 - - 54° 57' (48" - 10° 42' (51" - -
3) - 3.7 - - 54° 57' (06" - 10° 42' (42" - -
4) - 3.7 - - 54° 57' (00" - 10° 42' (42" - -
5) - 3.7 - - 54° 56' (39" - 10° 42' (42" - -

(Kort Nr. 157, 162, 221 og 238. Danske Løds, Side 597. Havne-Løds, Side 117).

1807. Fiskerfyr tændes. Arnager. Bornholm. Østersøen. Omrent den 1ste September 1911 tændes et hvidt fast Fyr paa den N.-lige Havnemole og et rødt, fast Fyr paa den Ø.-lige Havnemole ved Arnager Havn. Fyrene lyser fra SØ. til Ø. ½ S. Flammens Højde er henholdsvis 5.3 og 4.3. Fyrene vises fra hvide Fyrpølle. Fyrene brænder kun, naar Fiskerne er paa Søen. Arnager Havn: 53° 03' (03" N. Br. 14° 47' (10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160, 206 og 231. Danske Løds, Side 462. Havne-Løds, Side 15. Fyr-Fort. Nr. 330 A).

fundet mange Sten med 5.7 til 7.6 m Vand over. New Grounds Tønde: 50° 20' N. Br. 4° 09' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1559. Kjøbenhavn 1911.)

1829. Lystønder udlagt. Donaghadee Sound. Lystønde forandret. South Briggs. Belfast. Irland Ø.-Kyst. I Donaghadee Sound er udlagt: 1) En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2.3 Sek., ved S.-Kanten af Deputy Reefs paa den nu inddragne, røde Spidstøndes Plads. 2) En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2.3 Sek., ved Ø.-Kanten af Governor Rocks paa den nu inddragne, sorte Stumpstøndes Plads. 3) En sort Lystønde mærket »Foreland Spit«, der viser rødt Et-Blink hver 2.3 Sek., ved N.-Kanten af Foreland Spit, paa den nu inddragne, sorte Stumpstøndes Plads. Deputy Reefs: 54° 39' N. Br. 5° 31' V. Lgd. Lystønden ved N.-Kanten af South Briggs Rocks viser nu rødt To-Blink hver 10 Sek. 54° 41' N. Br. 5° 35' V. Lgd.

1830. Fyr forandret. Mine Head. Irland S.-Kyst. Mine Head hvide Fyr med For- mærkelser er forandret til et hvidt Fyr med Fire-Lyn hver 20 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 2.3 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 2.3 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 12.3 Sek. 1 øvrigt ulforandret. Det midlertidige Fyr med Formærkelser er slukket. 51° 59' N. Br. 7° 36' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1831. Klippe fundet. Petit Bérébi. Côte d'Ivoire. Fransk V.-Afrika. En 6 m Klippe er fundet i 12 m Vand paa Petit Bérébi Red. Den ligger i Mærket »En kendelig graa Klippe paa Pointe Klama overet det S.-lige Afald paa Pointe Sagrée« og i S. 35° Ø. fra Taget paa Factoriet Ambland. Man maa ikke ankre i eller N. for fortaenævnte Mærke. Pointe Sagrée: 4° 34' 10" N. Br. 7° 00' 35" V. Lgd.

1832. Vrag. Sagres Point S. Portugal SV.-Kyst. Et Vrag med 1 Mast 2 m over Vasdet ligger sunket 0.3 Sm S. fra Sagres Point, som ligger paa 36° 59' N. Br. 8° 56' V. Lgd.

1833. Klipper fundet. Jericho Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Følgende Klippegrunde er fundet i Jericho Bay:

En Ryg strækker sig i S. 71½° V. fra S.-Enden af Southern Mark Island. 150 m fra Land har den 3.3 m Vand og 275 m fra Land 7.3 m Vand. En Plade ligger NØ. fra Southern Mark Island. Mindste Dybde 5.3 m, findes 780 m N. 73° Ø. fra Øens NØ.-Ende. En Ryg strækker sig SV. i fra Shingle Island Sunkens Ledge Tønde 4; 3 m Vand findes 910 m S. 71° V. fra Shingle Island S.-Ende og 6.3 m Vand 1100 m S. 66° V. fra samme Punkt. Southern Mark Island: 44° 07' 15" N. Br. 68° 34' 20" V. Lgd.

1834. Grunde fundet. Deer Island Thorofare. Maine. Følgende Grunde er fundet i Deer Island Thorofare:

En flad Klippegrund med mindste Dybde 3.3 m ligger c. 820 m N. 53° Ø. fra Toppen af Eastern Mark Island, nær ved 5.3 m Stedet i Kortet. En Grund med mindste Dybde 5.3 m ligger 380 m S. 77° Ø. fra Midten af Haskell Ledge. Et Vrag med mindste Dybde 6.3 m ligger 320 m S. 41° V. fra Midten af Haskell Ledge. En Sten med 5.3 m Vand ligger 150 m S. 35° Ø. fra Gros Island Ø.-Pynt. Et 3.3 m Sted ligger 820 m N. 41½° Ø. fra Russ Island NØ.-Pynt. 3.3 m Stedet, der er vist i Kortet c. 110 m SV. fra 3.3 m Stedet, er forgæves eftersøgt; der findes 7.3 m Vand paa Stedet. En Klippespids med 4.3 m Vand ligger midt i Løbet, c. 410 m N. 41½° Ø. fra Russ Island NØ.-Pynt. En lille, tørfaldende Klippe ligger tværs over for Russ Island Ledge Tønde 9, hvor Kortet angiver 0.3 m Vand. To Klipper ligger nær ved Dow Ledge Tønde 12 paa Løbets N.-Side; den ene har 0.3 m Vand og ligger 360 m S. 59½° V. fra S.-Enden af den tørre Del af Dow Ledges; den anden har 1.3 m Vand og ligger 35 m NØ. fra den første. En Sten med 3.3 m Vand ligger c. 1400 m N. 45° Ø. fra Deer Island Thorofare Fyr og der er adskillige Sten med 5.3 m Vand i Nærheden.

Deer Island Thorofare Fyr: 44° 08' 04" N. Br. 68° 42' 14" V. Lgd. **1835.** Mindre Dybde. Isle au Haut Bay. Maine. Mindre Dybder er fundet i Isle au Haut Bay saaledes:

8.3 m, hvor Kortet angiver 10.3 m, 1600 m S. 71° V. fra Bay Ledge Stage. 5.3 m, hvor Kortet angiver 6.3 m, 1320 m S. 81½° V. fra samme Stage. 5.3 m, hvor Kortet angiver 7.3 m, 950 m S. 89° V. fra samme Stage. Mindste Dybde 6.3 m, hvor Kortet angiver 7.3 m, paa en Ryg, der strækker sig SV. i fra Raan Island Sunkens Ledge Tønde, c. 1370 m N. 64° V. fra Bay Ledge Stage. 8.3 m Vand findes c. 780 m S. 18° Ø. fra Channel Rock Baake. Bay Ledge Stage: 44° 05' 25" N. Br. 68° 39' 35" V. Lgd.

1836. Klipper fundet. Merchants Row. Isle Haut Bay. Maine. Følgende Klippegrunde er fundet i Merchants Row:

I Løbet mellem Mark Island og Seraggy Island findes 7.3 m Vand c. 730 m S. 11° Ø. fra Deer Island Thorofare Fyr. En Ryg strækker sig Ø. ud fra Seraggy Island; paa dens Yderende er der 7.3 m Vand, c. 950 m S. 6½° Ø. fra Deer Island Thorofare Fyr. En 4.3 m Klippe ligger SV. fra Sparrow Island Ledges, c. 2170 m S. 7½° V. fra samme Fyr. En Ryg strækker

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1808. Lystende udlagt, Haløda, Søskår, Finske Bugt, Rusland. I Lobet mellem Skærene Haløda og Revet Kurpausk, e. 8½ Kbl N. 57½° V. fra det yderste Haløda Skær, er i 18 m Vand udlagt en sort Lystende, der viser hvidt Et-Lyn e. hver 2 Sek. 59° 56' N. Br. 29° 00' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1809. Tønder udlagt, Sørholm Rev, Riga Bugt. Ved Ø-Kant af Sørholm Rev, paa V-Siden af Indløbet til Pernan Bugt, er der udlagt 3 hvid-røde Spiritønder med en opadvendt Kost over en nedadvendt Kost. Tønderne, der ligger S. 20½° V.—N. 20½° Ø. fra hinanden, ligger henholdsvis Ø. for Skæret Ladova, i 11 m Vand, paa 58° 10' 23" N. Br. 24° 14' 45" Ø. Lgd., Ø. for 1, s m Grunden, paa 58° 09' 18" N. Br. 24° 14' 00" Ø. Lgd. og Ø. for det S-jigste Skær, i 13, s m Vand, paa 58° 07' 50" N. Br. 24° 12' 55" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

1810. Grund afmærket, Grund fundet, Kynø Sund, Riga Bugt. En hvid Spiritønde med nedadvendt Kost er udlagt ved N-Siden af 3, s m Stengrunden i Kynø Sund, i 4, s m Vand. 58° 12' 04" N. Br. 24° 10' 00" Ø. Lgd. (fil. tyske Kort).

Um trent 180 m N. 17° V. fra ovennævnte 3, s m Grund ligger en 3, s m Grund, som ikke er afmærket. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1470, Kjøbenhavn 1911).

1811. Vrag uskadeliggjort, Stolpebank S. Østersøen. Det drivende Vrag S. for Stolpebank paa 54° 50' N. Br. 16° 51' Ø. Lgd. er indbløjet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1408, Kjøbenhavn 1911).

1812. Foretaende Forandring af Fyr, Svinemunde, Tyskland. I første Halvdel af November 1911 vil følgende Forandringer af Fyrene ved Havneindløbet ved Svinemunde for- søgsvis blive iværksat:

1) Fyrene i Andurningsledelinien Mühlenbøke—Galeriebøke forandres til hvide Fyr med Tre-Formærker hver 12, s Sek.

2) Lystende E, der er udlagt til Forsøg, inddrages. Paa Ø-Molen, e. 100 m S. for Winkbøke, tændes et rødt Fyr med To-Formærker hver 10 Sek. Flammens Højde: 9 m. Hvid, 10 m høj Fyrbøke. Landbøke Fyr overet med dette Fyr angiver V-Kant af Farvandet for Jydegaarde Skibe mellem de røde Spiritønder D og F.

3) Som Ledelyr til den indre Haavn tændes 2 røde Fyr med To-Formærker paa Ø-Siden af Svine, ved Starkehorst. Formærkeseris Højde og et endnu ikke fastslaaet. Flammens Højde henholdsvis 9, s og 15, s m. Hvide, henholdsvis 10 og 16 m høje Fyrbøker. Fyret: 53° 54' 47" N. Br. 14° 17' 05" Ø. Lgd. Bagfyret: 53° 54' 43" N. Br. 14° 17' 03" Ø. Lgd. Fyrene kan ikke ses før man er passeret den røde Spiritønde F.

4) Til Angivelse af Overgangen mellem den under 3 nævnte nye Ledelinie og Ledelinien Winkbøke—Landbøke tændes paa Galeriebøke et rødt Tvermærkefyr med Tre-Formærker hver 12, s Sek. Fyret har en hvid Varselvinkel paa hver Side af den røde Lysvinkel og lyses fra S. 87½° V. til S. 18½° V. Flammens Højde: 13 m.

1813. Vrag afmærket, Kieler-Fjord. Fløje Telegram fra »Marineamt« i Berlin er der sunket en Dampner i Kieler Fjord paa 54° 28', N. Br. 10° 16', Ø. Lgd. Vragstønde er udlagt.

1814. Flaadeøvelser, Kieler Fjord. Den 3te September 1911 finder der Flaadeøvelser Sted fra Kl. 7 Pm. i og ud for Kieler Fjord indtil 54° 40' N. Br. 10° 40' Ø. Lgd. Øvelsesplanen afspæres af Torpedobåde, som fører et hvidt Flag paa Toppen, samt af en Politigannor, som fører et hvidt-sort Flag i Sæven. Man maa ikke komme inden for 1000 m fra Skibene.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1815. Mindre Dybde, Swarte Bank, Nordsøen. Paa NØ-Kanten af Swarte Bank, paa 53° 28' 30" N. Br. 2° 03' 50" Ø. Lgd., findes kun 9, s m Vand. (Kort Nr. 180.)

1816. Oplysninger, Sem Islands med Omgivelse, Russisk Lapland. I det engelske Admiralty Kort Nr. 2334 findes følgende Retleiser at tidligere Kortlægning af Omegnen af Sem Islands:

Fyret paa Kilarlov Island ligger paa 68° 49' N. Br. 37° 21' Ø. Lgd. Der findes en Spidstønde paa Iega Rock. En læg Grund strækker sig ud fra Vishnyrak Island Ø-Pinde. Der er 2 Smaacer, et 2 m Skær og en Grund i Nærheden af Bophasen paa Sem Island. Der ligger 2 Grunde V. for Bol Litzi Island og et Rev forbiender denne Ø med Mal Litzi Island. En Ø ligger e. 1½ Sm NV fra Litzi Point. Der er ingen Baake paa Litzi Point; Fyrets Plads er tættet. Der er 3, netop overfløede Skær og en lille Ø i Nærheden af Litza Floden.

1817. Foretaende Tænding af Fyrlamper. Norge. Den 3te August tændes følgende nye Fyrlamper:

Kartnes Fyrlampe, paa Pynen af Kartnes, Sortlandsund, skal vise Lys med To-Formærker. Lys et rødt fra S. 10° V., ind paa Land ved Hemnesskægen, til S. 18° V., fri V. om Hemnesskægen; hvidt derfra til S. 54° V., fri S. om Jæva og Indbjørskær; grønt derfra til S. 84° V., fri S. om Kobbsamgrund; rødt derfra til N. 35° Ø., fri Ø. om Grunden fra Søneset; hvidt derfra til N. 45° Ø., fri V. om Fiskholmen; grønt derfra til N. 50° Ø., fri S. om Fiskholmen; hvidt derfra til N. 56° Ø., fri N. om Skærene ved Brokløshavn; rødt derfra til N. 64° Ø., ind paa Kartneset, Flammens Højde: 6, s m. Synsvide: 7, 4, s og 4 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 68° 34' 20" N. Br. 15° 14' 20" Ø. Lgd. Kjeldværet Fyrlampe, Løka, skal vise Lys med To-Formærker. Lys et hvidt fra S. 74° Ø., fri N. om Grunden fra Melgrunden, til N. 52° V., fri N. om Ytre Kristkæraren; rødt derfra til N. 58° V., fri S. om Indre Kristkæraren; hvidt derfra til N. 67° V., fri N. om Nordtaeren; grønt derfra til N. 86° V., fri S. om Jærnkæraret, Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 7, 4, s og 4 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 65° 08' 25" N. Br. 11° 44' 50" Ø. Lgd.

Leknshungen Fyrlampe paa Bryggeaset, Leka, skal vise Lys med Et-Formærker. Lys et er grønt fra N. 57° Ø., tæt til Alskjæret, til N. 41° Ø., fri V. om Stægen paa Melgrunden; hvidt derfra til N. 34° Ø., fri Ø. om Grunden fra Jensskærstua og Oholmen; rødt derfra til N. 19° Ø., fri Ø. om Stægen paa Løskærstua inde i Havnen. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6, 4 og 3 Sm henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 65° 06' 45" N. Br. 11° 43' 45" Ø. Lgd.

1818. Oplysning om Radiotelegraf, Fyrskibene »Amrunbank« og »Aussendeier«. Tyskland. Der henlytes nu 300 m Bølgelængde ved Radiotelegraf-Stationerne paa Fyrskibene »Amrunbank«, 54° 33', N. Br. 7° 53', Ø. Lgd. og »Aussendeier«, 54° 16', N. Br. 8° 18', Ø. Lgd.

1819. Anbringelse af Søjelapparat paa Tønde, Loreley Bank, Belgoland Ø. I den nærmeste Fremtid anbringes forsøgsvis et Søjelapparat paa den hvide Baaketønde Loreley-Bank S. om ven over Topbelteisen. Naar Søjlet træffes af et stærkt Lys, vil det se ud som et Fyr for en lagttager, der staar nær ved Lyskilden. 54° 11' 20" N. Br. 7° 59' 45" Ø. Lgd.

1820. Tønders Beliggenhed, Nordnøgen. I Nordnøgen ligger Tønde 8 i 8 m Vand, paa 54° 09' 50" N. Br. 8° 36' 03" Ø. Lgd., Tønde 9 i 8 m Vand, paa 54° 09' 54" N. Br. 8° 36' 49" Ø. Lgd. og Tønde 10 i 10 m Vand, paa 54° 09' 30" N. Br. 8° 41' 15" Ø. Lgd. m i 8 m Vand, paa 53° 35' 25" N. Br. 9° 36' 56" Ø. Lgd. og sort Spidstønde 9 over for Møjløben ligger nu i 8 m Vand, paa 53° 06' 06" N. Br. 9° 37' 30" Ø. Lgd.

1822. Lystende udlægges, Aussenjæde. I den nærmeste Fremtid udlægges forsøgsvis en Lystende i 17 m Vand, ½ Sm S. fra Fyrskibet »Aussenjæde«. Lys et er hvidt med Et-Formærker hver 8 Sek., men Karakteren kan forandres, ligesom man ikke kan støje paa, at Lystønden brænder. 53° 51', N. Br. 7° 56', Ø. Lgd.

1823. Grund tillaget, Paap, Bocht van Watum. Ems, Holland. Paap har skruet sig frem mellem de sorte Spidstønder E 8 og E 9; der er en mindste Dybde af 4, s m Vand i den hvide, faste Lysvinkel i Deltzill Fyr, som ligger paa 53° 20', N. Br. 6° 56', Ø. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 155, Kjøbenhavn 1911).

1824. Afmærkning af Færvarrelejer, Harlingen, Zuidsee. Ved Harlingen Haven er udsat endnu en Pæl med Kryds, hvorfra vises et grønt, fast Fyr. Pælen, der betegner Væleenden af den nye S-Mole, staar e. 265 m V. fra den nuværende Havenuindgang, paa 53° 10', N. Br. 5° 24', Ø. Lgd. Fyret paa den tidligere udsatte Pæl er nu hvidt, fast. Man maa ikke gaa mellem Pælene eller mellem disse og den S-jlige Havnevole, ej heller komme Pælene nærmere end 50 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1550, Kjøbenhavn 1911).

1825. Vrag uskadeliggjort, Urk 5V, Zuidsee. Vraget af Thalken, der har sunket SY. fra Urk, paa 52° 35' 27" N. Br. 5° 29' 50" Ø. Lgd., er uskadeliggjort og Afmærkninngen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1364, Kjøbenhavn 1911).

1826. Lys- og Fløjetende atter paa Station, Thomson Bank. Thomson Bank Lys- og Fløjetende er atter paa Station. 51° 34', N. Br. 3° 01', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1691, Kjøbenhavn 1911).

1827. Fyrskibet »Bull Sand« atter udlagt, Humber, England. Fyrskibet »Bull Sand« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. 53° 33', N. Br. 0° 05', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1199, Kjøbenhavn 1911).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1828. Sten fundet, New Grounds, Plymouth Sound, England. Ved Undersøgelser inden for en Afstand af 3 Kbl fra New Grounds, imellem Rehringene NØ. og NV. fra samme, er der

sig c. 250 m NØ. ud fra Sparrow Island; paa Yderenden findes 5.: m Vand, c. 1950 m S. 29° Ø. fra samme Fyr. Fire Plader med 8., 5. m Vand ligger mellem S. 70° Ø. og S. 6° V. fra 780 til 1100 m fra Fairreis Island Ø-Ende. Ved Undersøgelse af 4. m Stedet, som er angivet at ligge i det S-lige Indløb til Stonington, c. 620 m S. 52° V. fra Channel Rock Baake, har man fundet, at en Ryg strækker sig c. 320 m N. i fra 4. m Stedet; mindste Dybde, 9. m, findes Ø. fra Soraggy Lodge, c. 500 m S. 71° V. fra Channel Rock Baake. Deer Island Thorofare Fyr: 44° 08' 04" N. Br. 68° 42' 14" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1703. Kjøbenhavn 1911.)

1837. Grunde fundet. East Penobscot Bay, Maine. I den Ø-lige Ende af Fox Islands Thorofare og i Nærheden deraf er følgende Klippegrunde fundet:

Et 7. m Skær ligger nær ved 12. m Stedet i kortet ud for Deep Cove paa Ø-Siden af Vinalhaven Island: 44° 05' 88" N. Br. 68° 46' 46" V. Lgd. Paa S-Siden af Indløbet til Fox Islands Thorofare ligger et 3. m Skær, c. 1830 m S. 19½° Ø. fra Channel Rock Baake. Landgrunden gaar Ø. ud fra Vinalhaven Island til c. 230 m S. 84° Ø. fra 3. m Skæret, hvor der findes 9. m Vand og stejlt affaldende Grund umiddelbart udenfor. En c. 180 m lang Ryg med Ø.-V-lig Retning og 6.4. m Vand har sin mindste Dybde c. 1550 m S. 23½° Ø. fra Channel Rock Baake. Grunden strækker sig længere ud fra Vinalhaven Island end angivet i Kortet: 7. m Vand findes 960 m S. 60½° V. fra Channel Rock Baake; en Grund med mindste Dybde, 4. m, findes c. 1200 m N. 87½° Ø. fra Baaken; derfra gaar Grunden c. 180 m V. i med Baaken til 8. m Dybde.

1838. Klipper fundet. Eagle Island, East Penobscot Bay, Maine. Ø. for Eagle Island er fundet: et 3. m Skær nær ved Porcupine Lodge Buoy og c. 1240 m S. 10½° Ø. fra Eagle Island Fyr; og et 5. m Skær c. 1300 m S. 4½° V. fra Eagle Island Fyr, der ligger paa 44° 13' 04" N. Br. 68° 46' 06" V. Lgd.

1839. Fløjetende ombyttes med Lys- og Fløjetende, Northeast Grave, Boston Harbor, Massachusetts. Northeast Grave Fløjetende I A er ombyttet med en Lys- og Fløjetende, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 42° 22' 32" N. Br. 70° 51' 45" V. Lgd.

1840. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde, State Ledger, Boston Harbor, Massachusetts. State Ledger 8 ombyttes med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 42° 20' 15" N. Br. 70° 59' 58" V. Lgd.

1841. Lystønde og Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde, Pollock Rip Slue, Nantucket Sound, Massachusetts. Pollock Rip Broken Part North End Klokketønde I A og Pollock Rip Broken Part North End Lystønde I B, der ligger paa 41° 33' 42" N. Br. 69° 54' 08" V. Lgd., skal ombyttes med Pollock Rip Lys- og Klokketønde Nr. 1.

1842. Klokketønde flyttet, Block Island North Reef, Block Island Sound, Rhode Island. Block Island North Reef Klokketønde I er flyttet c. 640 m NØ. i og ligger nu i 12. m Vand, N. 10° Ø. fra Block Island North Fyr og S. 31½° V. fra Point Judith Fyr, der ligger paa 41° 21' 40" N. Br. 71. 28' 55" V. Lgd.

1843. Fyr ødelagt, Dame Point, St. Johns River, Florida. Dame Point Dredged Cut Fyr Nr. 9 er ødelagt, men bringes snarest muligt atter i Orden. 30° 23' 07" N. Br. 81° 34' 00" V. Lgd.

1844. Baake rejst, Maryland Shoal, Florida Reefs, Florida. Baake S. paa Maryland Shoal er genopført. 24° 30' 45" N. Br. 81° 34' 15" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

1845. Baake rejst, Tønde inddraget, East Triangle Shoal, Main Ship Channel, Key West Harbor, Florida. East Triangle Shoal Baake E. T. 4 er genopført. Den midlertidige Spidstønde er inddraget. 24° 30' 32" N. Br. 81° 48' 13" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2696 og 2825. Kjøbenhavn 1909.)

1846. Lystønde udlægges, Main Ship Channel, Key West, Florida. En lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., udlægges c. den 5te September 1911 i 25 m Vand ved Indløbet til Main Ship Channel, S. 24½° V. fra East Maritello Tower og N. 82° Ø. fra Sand Key Fyr, paa 24° 27' 50" N. Br. 81° 48' 00" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1847. Grund fundet, St. John's Harbour, Antigua. Dammeren »Luristan« har med 6. m Dybgaende rørt en Grund, der ligger 7 Kbl N. 12° Ø. fra Sandy Island Fyr og N. 68° V. fra Pillar Rock Fyr. Sandy Island: 17° 07' N. Br. 61° 55' V. Lgd.

1848. Fyrs Synsvide, Swan Islands, Gulf of Honduras. Swan Islands Fyr er rapporteret kun at have en Synsvide af 7.5 m. 17° 25' N. Br. 83° 56' V. Lgd.

1849. Fyrs Synsvide, Cape Gracias a Dios, Nicaragua. Cape Gracias a Dios Fyr, der

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Aug. 1911.

	Cjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108½	108½	108½
Danmark	73½	73½	73½
Norden		93½	94
København			
Carl	91	91½	91½
Dannebrog	87½	87½	87½
Skjold	70¾	70¾	70¾
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896	87½	87½	87½
Hejmdal	100¾	100¾	101
Østasiatiske	138	138	138½
Østersøen			
Nordsøen		5½	6
Gorm	93½	93½	93½
Torm		88	92
Inga			
Cimbria		65	75
Vesterhavet			
Helsingørsk-Dampskibs Selskab		7	8½
Forenede Bugser-Selskab		57	75
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	51½	51¾	52
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5½% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3½% uops. Stats.		92½	94½
3½% Husejer Kreditk.	86¼	87	86½
3½% Kbhvns Kreditf.		89¾	91¾
4% — — — — — 2 Serie.	95	95	95½
4% — — — — — 1.	96	96	96½
3½% Østift. Kreditf.	6.	89½	89½
4% — — — — — 7.		95	95½
3½% Landkreditk.	3.	88	90
4% Østift. Kreditf.	9.	95½	95½

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		151	151½
Privatbank	113½	113½	113½
Landmandsbank	140½	140½	140½
Handelsbank		140	140½
Grundejerbank	20¼	20¼	20½
Burm. & Wain	92½	92½	93
Helsingørsk Jærnak.	76½	76½	77
Sukkertabr.	269	268½	268½
Bryggeri Aktier	138½	138½	139

Vekselkurser d. 30. August 1911		
	avista Sælger	in d. d. Køber
Hamburg	58.85	58.70
London	18.19	18.16
Paris	72.05	
Amsterdam	150.50	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 30. August 1911.		
Russiske Noter		216.80
1% Russiske Consols.		91.75
3½% — Boden Kredit.		—
5% Mexikanske 1899		—
5% Rumænske Stats		101.80
4% — — 1890		95.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 301,000, „Danmark“ 62,000, „Norden“ 20,000, „Carl“ 90,000, „Dannebrog“ 21,000, „Skjold“ 66,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Hejmdal“ 74,000, „Gorm“ 22,000, „Neptun“ 18,000, „Dansk-russisk“ 272,000, „Østasiatisk“ 188,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 18, Ved Stranden.

vises fra et 21 m højt Taarn, er rapporteret at have en Synsvide af c. 8 Sm. 15° 00' N. Br. 89° 10' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1860. Lægere Vand fundet. Atalaha Huk N. Para. Brasilien. Omtrent 10 Sm. N. for Atalaha Huk er fundet Dybdet paa 19 à 24 m, hvor Korret angiver 27 à 29 m. Atalaha Huk: 0° 35' S. Br. 47° 21' V. Lgd.

1861. Grund fundet. Asuncion Huk S. Bahia Blanca. Argentina. Damperen »Santa Rita« er med 7^a m Dybsaende stødt paa en Grund S. for Asuncion Huk, paa c. 39° 05' S. Br. 60° 41' V. Lgd. Farvandet i denne Omegn er rimeligvis meget urent.

1862. Forestaaende Forandring af Fyr. Kap Polonio. Uruguay. Omtrent den 10de September 1911 forandres Kap Polonio hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 12 Sek. Synsvide: 17 Sm. 34° 24' S. Br. 53° 46' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1863. Lystende forandret. Chioggia. Italien V.-Kyst. Lystenden, der er udlagt paa Fyrhaadens Plads, c. 300 m Ø. for Molefyret ved Caroman Fort, viser nu hvidt Et-Blink hver 4^a Sek. Blink 2 Sek. Mørke 2^a Sek. Molefyret: 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1717, Kjøbenhavn 1911.)

1864. Fyr brænder uregelmæssigt. Faraglione della Guardia. Ponza. Isole Pontine. Faraglione della Guardia Fyr paa Ponza S.-Punt viser for Tiden Blink 5 Sek., Mørke 18 Sek. 40° 52' 35" N. Br. 12° 57' 17" Ø. Lgd.

1865. Fyr midlertidig forandret. Neapel. De røde Blinkfyrt paa Ø.-Hjørnet af Molen af S. Gennaro viser midlertidig fast Lys. 40° 30' N. Br. 14° 15' Ø. Lgd.

1866. Tønde udlagt. Odessa Banke. Sorte Hav. En sort Spiritønde med sort, gennembrudt Kegel med Spidsen opad er udlagt i 7^a m Vand ved V.-Siden af 6^a m Grunden ved V.-Enden af Odessa Banke, 9^a Sm N. 88¹/₂ Ø. fra Voronov Fyr, paa 46° 30' N. Br. 30° 59' Ø. Lgd.

1867. Klokketønde udlagt. Bassa Almirante. Tanger. Marokko. Den sorte Klokketønde med Cylinder er nu udlagt ved Basse Almirante, c. 1400 m N. 26° V. fra Malabata (Blanquilla) Taarn. 35° 49' 35" N. Br. 5° 43' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 584. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1868. Tørdok og Ophalerbedding midlertidig nærværende. Colombo. Ceylon. Omtrent i 3 Maanedre fra Iste Oktober 1911 vil Tørdokken og Ophalerbeddingen i Colombo ikke kunne benyttes. Ophalerbeddingen: 6° 56' N. Br. 79° 51' Ø. Lgd.

1869. Oplysning om Farvand. Rangoon. Birma. Bay of Bengal. I Rangoon Floden maa Kongs Bank Farvandet kun benyttes af udgaende Skibe, medens indgaende Skibe skal benytte Monkey Point Farvandet eller maa staa over Hastings Shoal. Monkey Point: 16° 46' N. Br. 96° 11' Ø. Lgd.

1860. Fyr forandret. Double Island. Gulf of Martaban. Birma. Bay of Bengal. I Double Island hvide Fyr med Formørkelser er den formørkede Vinkel mellem N. 25° V. og N. 16° V. borttaget, saaledes at Fyret nu lyser fra S. 7° Ø. gennem S. og V. til c. N. 7° V., hvor det gaar i Skjul af Amherst Point. 15° 52' N. Br. 97° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1079. Kjøbenhavn 1911.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1861. Fyr tændt. Zuid Broeder. Roekan Eilanden. Straat Doerlan. Riouw Archipel. Paa Zuid Broeder er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 30 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 25 Sek. Synsvide: c. 20 Sm. 0° 32' N. Br. 103° 46' Ø. Lgd.

1862. Vrag. Nijogan (Opasnost Rock). Soya Kalkyo (La Perouse Stræde). Hokushu N. Japan. Vraget af en sort Damper staar paa S.-Kanten af Nijogan Strædet. Skorstenen og 2 Master staar. Vraget er meget kendetjelt. 45° 47' N. Br. 142° 13' Ø. Lgd.

1863. Taagesignal atter i Orden. Shiriya Zaki. Tsugaru Straat. Honshu. Taagesignalet ved Shiriya Zaki gives atter normalt. 41° 26' N. Br. 141° 27' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 239. Kjøbenhavn 1911.)

1864. Telegrafkabel udlagt. Shimachi-Tanokubi. O Seto. Shimonoski Kaykio V.-lige Indløb. Et Telegrafkabel er udlagt tværs over O Seto fra Shimachi til Tanokubi. Det udgaar fra et Punkt paa Kysten 13¹/₂ Kbl S. 33° Ø. fra Mahatta Fyrhake og gaar 8^a Kbl i N. 35° V., 4^a Kbl i N. 13¹/₂ Ø. og derefter i N. 73¹/₂ Ø. til Hiko Shima. Mahatta Fyrhake: 33° 55' N. Br. 130° 54' Ø. Lgd.

1865. Fyrs Beliggenhed. Iki. Myaku Shima. Kyushu N.-Kyst. Iki Fyr ligger paa 33° 10' N. Br. 129° 40' 54" Ø. Lgd.

1866. Vrag. Motoyama Zaki. Shimonoski Kalkyo Ø.-lige Indløb. Nankai. Vraget af et Sejlskib med 1 Mast 6 m over Vandet ligger 4³/₄ Sm S. 44¹/₂ V. fra 130 m Højen paa Motoyama Zaki. Højen: 33° 57' 25" N. Br. 131° 09' 56" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1867. Karantænebestemmelser. Danmark. — Triest er erklæret kolerasmitet. Gibraltar. — Skibe, som kommer fra Genua og Marselle, og som ikke har rent Sundheds- pas, tilstedes der ikke Adgang til Gibraltar Havn for 7 Dage efter, at de har forladt de nævnte Byer, og kun efter tilfredsstillende Lægeundersøgelse. Grækenland. — Skibe, der kommer fra Santl Quaranta er underkastet effektiv Karantæne paa 24 Timer med Desinfektion.

Skibe, der kommer fra Genua og Saloniki, er underkastet Karantæne i 2 Dage, og Skibe, der kommer fra Odessa, skal lægeundersøges efter nærmere Regler.

Skibe, der kommer fra Konstantinopel, er underkastet 5 Dages Karantæne. Italien. — Skibe fra San Giovanni i Albanien og fra Saloniki er underkastet Karantæne-reglementets Forholdsregler mod Kolera.

Skibe fra Valona (Tyrkiet) er underkastet Karantæne-reglementets Bestemmelser vedrørende Kolera. Sverige. — Triest er erklæret kolerasmitet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgravning + anulleret; T: Tillæg.

Korts Nr. 3760 Engeland, Juli 1911.

826 North Sea. — Vortrapp tief to Kundedyb.

India, West Coast. — Karachi to Vengurta.

Revised Supplement to North Sea Pilot, Part II, 1905.

Revised Supplement to Mediterranean Pilot, Vol. III, 1908.

Revised Supplement to Norway Pilot, Part II, 1905.

Tyskland:

Erste Ergänzung zu Seehandbuch: Ostsee, Abtheil. II, 1907.

Erste Ergänzung zu Seehandbuch: Ostsee, Abtheil. V, 1907.

Erste Ergänzung zu Seehandbuch: Nordsee, Teil II, Heft 2, 1904.

Handbuch der Yangtschahrt. I. Auflage 1911. Pris 10 M.

Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1911. Pris 9 M.

Ostindischer Archipel: Banka Strasse. 1:150,000. Pris 2,40 M.

Ostindischer Archipel: Gaspar Strasse. 1:200,000. Pris 2,80 M.

— Pregel, Iversen, pass. Holtenau 28./8. for Barcelona. — Saga, Wiberg, afg. Riga 28./8. til Antwerpen. — Seine, Damp, afg. herfra 22./8. til Bordeaux. — Saxo, Müller, afg. herfra 23./8. til Petersborg. — Texas, Clauson Kaas, ank. Filadelfia 26./8. — Thyra, Dam, ank. Stettin 26./8. — Tiber, Bech, afg. herfra 29./8. til Petersborg. — Tyr, Thaning, afg. herfra 29./8. til Windau. — United States, Gotsche, afg. Kristiansand 26./8. til New York. — Vendsyssel, Larsen, pass. Brunsbüttel 29./8. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Bergen 28./8. Syd paa. — Minsk, Harder, ank. hertil 29./8. — Saratov pass. Holtenau 30./8. for Libau. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 20./8.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Uleåborg 24./8. — Amalienborg afg. Kronstadt 27./8. — Anna Mærsk afg. Rotterdam 26./8. — Brattingsborg afg. Archangel 25./8. — Børglum afg. Burntisland 24./8. — Chassie Mærsk ank. Kjøbenhavn 25./8. — Dansborg afg. Huelva 24./8. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 26./8. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg afg. Thamshavn 26./8. — Fredensborg ank. Hartlepool 19./8. — Frederiksborg ank. Teneriffa 23./8. — Guldberg ank. Odense 23./8. — Gurra afg. Cardiff 24./8. — Hammerhus afg. Gullport 21./8. — Harrildsborg ank. Petersborg 20./8. — Hundborg ank. Rostock 25./8. — Høneborg ank. Middlesbro 28./8. — Jelling ank. Sariboulat 23./8. — Jømsborg pass. Gibraltar 26./8. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg ank. Kronstadt 24./8. — Kallundborg pass. Hanstholm 27./8. — Kalø ank. Amsterdam 23./8. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 25./8. — Kronborg afg. Mobile 23./8. — Lejre ank. Eupatoria 16./8. — Lilleborg ank. Dakar 16./8. — Marselisborg ank. Petersborg 18./8. — Næsborg ank. Zaandam 28./8. — Peter Mærsk ank. Petersborg 24./8. — Randelborg ank. Rotterdam 23./8. — Rosenborg ank. Hartlepool 18./8. — Silkeborg ank. Hull 23./8. — Skakkeborg ank. Madeira 25./8. — Skanderborg ank. Petersborg 23./8. — Skjoldborg ank. Petersborg 23./8. — Skodsborg pass. Honningsvåg 26./8. — Spigerborg ank. Nantes 25./8. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 27./8. — Stjerneborg ank. Hartlepool 22./8. — Søborg afg. Stettin 25./8. — Taarnborg afg. Boness 27./8. — Tuborg ank. Las Palmas 25./8. — Ulfborg pas. Kjøbenhavn 27./8. — Uranienborg afg. Cardiff 22./8. — Visborg afg. Petersborg 27./8. — Vordingborg afg. Petersborg 27./8. — Ørkild ank. Mariupol 25./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 30./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Rotterdam 28./8. — Agnete, Farup, ank. Ghent 28./8. — Hermia, Hansen, afg. Rotterdam 30./8. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 30./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Grangemouth 23./8. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 28./8. — Valborg, Hansen, ank. Petersborg 28./8. — Gunhild, Hansen, ank. Randers 25./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Bordeaux 13./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Sheerness 24./8. — Urania, Clausen, ank. Leith 26./8.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Antwerpen 23./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Hungerburg 23./8. — Holland, Poulsen, afg. Jacobstad 30./8. — England, Andersen, ank. Blyth 27./8. — Rusland, Bennetsen, afg. Rotterdam 26./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Warkworth 28./8. — Freja, Nielsen, afg. Libau 26./8. — Vera, Thing, afg. Methil 24./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 24./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 26./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Ghent 27./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Russ, Petersen, afg. Glasgow 23./8. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Methil 25./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 27./8. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 19./8. til Manchester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Methil 23./8. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 21./8. til Canada. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Belfast 22./8. — Næwa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Skinfaxe, Faber, ank. Ghent 24./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 30./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Windau 27./8. — London, Bom, ank. Ghent 26./8. — Paris, Tholander, ank. Blyth 26./8. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland 26./8.

Merkur. Berlin, Krogh, ank. Tyne 24./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Antwerpen 24./8. — Roma, v. Thun, afg. Kalundborg 26./8. til Petersborg.

Vesterhavet. Polly, Hansen, afg. Borgå 29./8. til Sevilla. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 29./8. for Pasages. — Dagmar, Mathiasen, ank. Esbjerg 29./8. — Cito, Jepsen, ank. Brahestad 28./8. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 28./8. for Sevilla. — Bodil, Uldall, ank. Barcelona 28./8. — Nerna, Mikkelsen, ank. Newcastle 28./8. — Nautik, N. Nielsen, ank. Lovisa 28./8. — Hebe, Gregersen, afg. Glasgow 26./8. til Helsingør. — Nora, Lauritsen, pass. Emden 26./8. for Sevilla.

Europa. Europa, Hansen, afg. Port Talbot 26./8. — Belgien, Nielsen, afg. Newcastle 29./8. til Kjøbenhavn. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 29./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Ætna, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Alf, Clausen, ank. Emden 29./8.

Det asiatiske Kompagni. Bintang afg. Bangkok 26./8. — Samui ank. Bangkok 27./8. — Bandou afg. Port Said 29./8. — Pangan afg. Suez 30./8. — Chumpon afg. London 30./8. — Arabien pass. Lydd 27./8. — Siam afg. Port Said 26./8. — Indien afg. Sabang 19./8. — Kina ank. Kobe 29./8. — Tranquebar pass. Perim 16./8. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. London 29./8. — St. Jan afg. Portland 27./8. — St. Croix afg. Trinidad 19./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Cette 23./8. — Nelly, Clausen, pass. Peniche 28./8. for Malmø. — Fanny, Eriksen, ank. Malaga 20./8. — Lilly, Nielsen, ank. Carthage 25./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Oxelösund 29./8. — Dagny, Sørensen, ank. Brahestad 27./8. — Mary, Bang, ank. Batskärsnäs 29./8.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Frederikshavn 26./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Bordeaux 29./8. — Martha, Christensen, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Elna, Rathje, afg. Tyne 30./8. — Therese, Pedersen, afg. Soroka 28./8. — Simone, Møller, ank. Königsberg 26./8. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppedal 25./8. — Vera, Larsen, ank. Methil 28./8. — Daisy, Lagesen, afg. Rossö 30./8. — Annie, Leth, afg. Archangel 27./8. — Kamilla, Løffler, ank. Stettin 29./8.

Sejlskibe.

Rønne. Kastor, Møller, ank. Kalmar 20./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 20./8. — Marie, Larsen, ank. Hamburg 20./8. — Nestved, Clausen, ank. Kjøbenhavn 22./8. — Hermod, Grønvald, ank. Karrebæksmunde 25./8. — Prøven, Olsen, ank. Mønsteraas 25./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 25./8.

Svendborg. Vesta, Poulsen, ank. Hernösand 24./8. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Dieppe 24./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Skefteå 25./8. — Niels Juul, Olsen, ank. Brest 25./8. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 25./8. — Ludvig, Larsen, ank. Anstruther 24./8. — Maagen, Jensen, ank. Nykjøbing S. 24./8. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kjøbenhavn Red 24./8. — Aktiv, Mouritzen, ank. Fowey 24./8. — Grethe, Hansen, ank. Petersborg 24./8. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Aalborg 25./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Drøbak 25./8. — Lyø, Jensen, ank. Aberdeen 26./8. — Severine, Jensen, ank. Aarhus 25./8. — Urda, Skov, ank. Libau 26./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Wasa 26./8. — Marie, Andersen, ank. Lissabon 26./8. — Urania, Robach, ank. Wemyss 26./8. — Niels Juul, Olsen, ank. Quimper 27./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Fecamp 27./8. — Karl Mørck, Mortensen, ank. Dunkerque 27./8. — Libra, Hansen, ank. Rønne 27./8. — Concorde, Henriksen, ank. Umeå 28./8. — Jens, Jørgensen, ank. Umeå 28./8. — Standard, Rasmussen, ank. Neapel 26./8. — Dannebrog, Clausen, ank. Helsingør 27./8. — Fulvia, Petersen, ank. Söderhamn 28./8. — Niels, Nielsen, pass. Helsingør Red 27./8. — Carl, Clemmensen, ank. Falkenberg 27./8. — Alfrede, Petersen, ank. Fowey 26./8. — Agnete, Nielsen, ank. Dieppe 26./8. — Cimbria, Marcussen, ank. Hamburg 28./8. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 29./8. — Primula, Carlsen, ank. Hamburg 29./8. — Ruth, Falentin, ank. Drøbak 28./8. — Mercur, Lund, ank. Helsingør 27./8. — Marie, Nielsen, ank. Cowes 30./8. — Gæa, Petersen, ank. Boston 30./8.

Æra. Willi, Knudsen, ank. Newross 26./8. — Hydra, Christensen, ank. San Valery sur Somme 27./8. — Christian, Nielsen, ank. Stege 27./8. — Kastor, Albertsen, ank. Traveuünde 27./8. — Bertha, Madsen, ank. Danzig 27./8. — Freja, Kock, ank. Sølvborg 28./8. — Peter, Hansen, ank. Pillau 28./8. — Karen, Albertsen, ank. Ystad 28./8. — Mariane, Petersen, ank. Holbæk 27./8. — Gloria, Fabricius, ank. Odense 28./8. — Karen, Boye, ank. Dagelykke 28./8. — Sostrene, Christensen, ank. Göteborg 27./8. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 27./8. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Maracaibo 27./8. — R. Fabricius, Hansen, afg. Twillingate 23./8. til Lissabon. — Atlantic, Rasmussen, ank. St. Ybes 28./8. — Habil, Bager, ank. Bristol 29./8. — Valkyrien, Weber, er afg. Dysart til Svendborg. — Hansigne, Boye, pass. Bute of Lewis 25./8. for Svendborg. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Hartlepool 29./8. — Marie, Weber, ank. Råfsö 28./8. — Alf, Hansen, ank. Kolberg 28./8. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 29./8. — Egir, Winther, ank. Mandal 29./8. — Herkules, Bager, ank. Randers 29./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. September 1911. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Sejlskibenes Forsvinden. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallelinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kurevinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 68.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 5. September 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakler og Skruerakler leveres fuldt færdige.
Smødearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Bæksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fæste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4106.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

**WARBURG OF
LONDON**

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange,
London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions West Hampstead,
London N. W.

Vilhelm A. Bang

Nesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juulagade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuphre.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen's Eff.

Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Sell- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

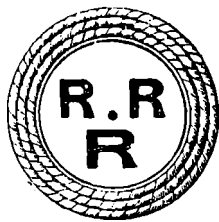
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, fæste Præmier. Agenter
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.



A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

**Et Skibs-
kronometer**

og en Oktant, garanteret i god, fejlfri Stand, udgaaet fra Holst, Østergade, er til Salg langt under Værdi. Løderstræde 24, Instrm. Haag.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Bestyrelsen.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensr bekveemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** Københavns
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de hervedende Dampskibsselskaber og Statshanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Marstal**Staalskibshyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.

Telefon 7262.

Ballastjærn,

ca. 150 Tons i regulære fir-kantede Blokke, er billigt til Salg i større eller mindre Partier.

Petersen & Albeck,

Ryesgade 95

og Enghave Brygge,
København.

**Skibs- og
Kahytinventar.**

Fra ophuggede Skibe haves til Salg: Baade, Kapper, Dæks-huse og Lanterner samt Borde, Stole, Fjeder- og Krølhaars-madratter Krølhaarshynder etc.

Petersen & Albeck,

Enghave Brygge, København.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,

Telefon 229.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m. samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve. Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 2. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Udkast til Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart om Betimeligheden af at søge Lovhjemmel for Gyldigheden af visse Kontrakter mellem Bjergningssselskaber og Kystbeboere. — Udkastet tiltraadtes.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Catania. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra samme angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Quebec. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra samme angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Novorossisk. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Palermo og dette Konsulatdistrikts Sammenlægning med Konsulatet i Messina til et dansk Konsulat for Sicilien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra samme angaaende Danmarks konsulære Repræsentation i Calcutta. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Oprettelsen af et dansk Konsulat i Managua (Nicaragua). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Indførelse af Foranstaltninger mod, at Skibe har Slagside under Indlastningen i Archangelsk. — Det besluttedes at anmode Rederiforeningerne om at henlede deres Skibsføreres Opmærksomhed paa denne Sag.

9. Skrivelse fra samme angaaende Regler for Flagning fra danske og fremmede Handelsskibe. — Svarskrivelse til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge udvirket, at den i en Del danske Havnetakster fastsatte Udgift for et Bugserfartøj, der slæber et Sejlskib ind eller ud af vedkommende Havn, maa bortfalde eller blive nedsat til det mindst mulige. — Skrivelsen besluttedes indsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kjøbenhavn, den 5. September 1911.

Danmarks Handelsflaade. Ved Udgangen af 1910 bestod det egentlige Danmarks Handelsflaade af 3,648 Skibe over 4 R.-T. med 521,451 Netto R.-T., jfr. følgende Specifikation.

	Antal	Tons
Dampskibe.....	643	412,057
Motorskibe.....	754	8,572
Sejlskibe.....	2,251	100,822
Tilsammen..	3,648	521,451

Aaret før talte Handelsflaaden 3,831 Skibe med 521,755 Tons, og der er saaledes en ret betydelig Nedgang i Antallet, men nærmest Stagnation i Tonnagen. De højeste Tal, der hidtil har været naaet, var i 1907, hvor der efter en Stigning paa over 60,000 Tons i de nærmest foregaaende to Aar tilsammen taltes 3,907 Skibe med 523,220 Tons. Siden har der altsaa været Tilbagegang eller Stagnation; men naar der tages Hensyn til Dampskibenes større Arbejdsevne (de regnes almindeligt pr. Aar at kunne transportere 3,6 Gange saa meget pr. Ton

som Sejlskibene), kan der dog konstateres en lille Stigning, thi fra 1907 til 1910 er Dampskibenes Tonnage steget 10,000 Tons, men Sejl- og Motorskibenes aftaget 12,000 Tons. Det er særlig i 1910, at denne Forskydning har fundet Sted, idet Dampskibenes Tonnage steg næsten 6,000 Tons, medens Sejlskibenes aftog c. 6,000 Tons og Motorskibenes aftog c. 100 Tons. Efter Antal viste kun Motorskibene Stigning i 1910, nemlig fra 738 til 754 Skibe, medens Dampskibenes Antal aftog med 9 Skibe og Sejlskibenes med ikke mindre end 190 Skibe.

Paa Kjøbenhavn faldt i 1910 70 pCt. af Landets hele Tonnage, nemlig 364,528 Tons. Dette er 2,400 Tons mere end i 1909; ogsaa Marstal og Svendborg viser Stigning, nemlig hver 500 Tons; men for Esbjerg er der en Nedgang paa 1,200 Tons, og for de øvrige Provinshavne en Nedgang paa 2,500 Tons. Kjøbenhavns Andel af Tonnagen har i mange Aar været stigende; i 1870 var den kun 28 pCt., men nu som nævnt 70 pCt. Dette skyldes udelukkende Dampskibene, idet Kjøbenhavns Andel af Dampskibstonnagen er 85 pCt. mod kun 14 pCt. af Sejl- og Motorskibenes Tonnage.

Samtlige hidtil nævnte Tal vedrører Skibe over 4 R.-T. Desuden fandtes i 1910 c. 14,000 Baade paa 4 R.-T. eller derunder, samt nogle ikke-selvbevægende Pramme m. m. De fleste af disse Baade benyttedes til Fiskeri, idet 13,256 (hvoraf 1,220 med Motor) var registreret som Fiskerfartøjer. Af Skibe over 4 R.-T. benyttedes 1,116 til Fiskeri, nemlig 5 Dampskibe, 646 Motorskibe og 465 Sejlskibe.

(Statistiske Efterretninger.)

Driftsoverskud af Dampskibsselskaber. Firmaet C. K. Hansen har tilstillet Vekselmæglerens og Veksellerernes Kursnoteringsudvalg følgende Skrivelse:

Jeg undlader ikke herved at meddele, at Driftsoverskudet for de første seks Maaneder af indeværende Aar stiller sig saaledes: For Dampskibsselskabet Dannebrog 361,063 Kr., for Dampskibsselskabet af 1896 229,314 Kr., for Dampskibsselskabet Neptun 188,634 Kr.

Fra disse Beløb maa der atter drages Renter og Udgifter til Administration for de nævnte seks Maaneder saaledes som paa Regnskaberne.

Sammenlignet med Aaret i Fjor er Resultatet henholdsvis: For Dampskibsselskabet Dannebrog en Fremgang af 151,879 Kr., for Dampskibsselskabet af 1896 en Fremgang af 96,453 Kr. og for Dampskibsselskabet Neptun en Fremgang af 79,342 Kr.

Prinsesse Maries Sømændshjem. Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømændsenker er den 31. August bleven indviet. Bygningen ligger paa en Kvadrat begrænset af Wildersgade, Baadsmannsstræde og Overgade n. Vandet. Formanden for Sømændsforeningen, Kommandør Schultz, skildrede i korte Træk Bygningens Udviklingshistorie. Hjemmet rummer ialt 68 Boliger med 25 to og et-Værelseslejligheder som Friboliger for Enker og seks for Sømænd. Taleren sluttede med Haabet om, at samtlige Boliger kunde blive omdannet til Friboliger, hvorved den Tanke vilde blive realiseret, som allerede var paatrykt Titelbladet til Sømændsforeningens første Love i 1856, der rummer Kravet om Grundlæggelse af en Fribolig eller en Stiftelse for gamle svagelige Søfolk og disses Enker.

Maalet er jo, at alle Hjemmets Lejligheder — 68 — skal blive Friboliger, men endnu mangler der 37, saa Hjemmet trænger fremdeles til megen Hjælp.

(Ritz. Bur.)

* De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Undervandsbaaden »Dykkeren«. Den Ledsagebaad, der altid følger Undervandsbaaden »Dykkeren« under dens Øvelser, skal herefter føre to røde Flag, det ene 1 Meter lodret under det andet, til Underretning for Søfarende, naar Undervandsbaaden manøvrerer neddykket.

Dødsfald. Torsdag den 31. August er en af Marstals betydeligste Mænd Kancelliraad, Mægler H. C. Grube, afgaaet ved Døden i en Alder af c. 80 Aar. Den Afdøde, der har beklædt en stor Mængde kommunale Tillidshverv i sin Fødeby med Ære, var en ualmindelig virksom og dygtig Mand paa mange Omraader, og nød den største Agtelse og Anseelse mellem sine Medborgere. Han var sammen med afdøde Skibsreder E. Christensen Stifter af Ærø Søassurance-Forening, der nu i c. 30 Aar har virket til stort Held for Marstals Skibsfart. Den Afdøde var hædret med Dannebrogordenens Ridderkors.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 30 (afvist 7). 2den Afdeling i Navigation 30, Geografi og Vejrlære 31 (afvist 2), Engelsk 15 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 29 (afvist 4).

Cirkulære Nr. 2 til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd.

Under Henvisning til Bestemmelserne i Bekendtgørelse Nr. 47 af 24de Februar 1910 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. § 91, jfr. Bestemmelserne i Synsmændenes Instruks af 28de Februar s. A. Afsnit 5 samt Bestemmelsen i Lov Nr. 3 af 3die Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. § 31, 2det Stykke, skal Ministeriet for Handel og Søfart herved meddele følgende yderligere Bestemmelser angaaende Syn af danske Passagerdampskibe i Fart paa britiske Havne:

Som et Passagerdampskib betragtes ethvert Dampskib, som befordrer flere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i det forenede Kongerige af Storbritannien og Irland.

Naar et saadant Passagerdampskib besidder første Klasse i et af de af Ministeren for Handel og Søfart godkendte Klassifikationselskaber, der for Tiden ere følgende:

Lloyds Register of British and Foreign Shipping.
British Corporation for the Survey and Registry of Shipping,
Bureau Veritas,
Norsk Veritas og
Germanischer Lloyd,

kan det eller de Eftersyn, der kunne gaa forud for det fuldstændige Syn, og som kunde omfatte Skrogets og Maskineriets Styrke, Skoddernes Højde, Styrke og Vandtæthed samt Skibets Forsyning med Ankere og Kæder eller Staaltrosser*) være foretaget af Ekspertter fra et af de nævnte Klassifikationselskaber.

*) Som det vil ses, drejer det sig her om det Materiel, som i Henhold til de nærmere Bestemmelser i § 87 i den ovenfor nævnte Hovedbekendtgørelse af 24de Februar 1910 for Skibe i Almindelighed med godkendt og opretholdt Klasse uden Forbehold dækkes af vedkommende Klasse.

Ligeledes kan, naar et Passagerdampskib, der har 1ste Klasse som ovenfor nævnt, er bygget, repareret eller dokket i Udlandet, Eftersynet af den udvendige Skibsbund, Roret, Søforbindelserne, Skrueakslerne m. m., samt det ind- og udvendige Eftersyn af Dampkedlerne være foretaget af Besigtigelsesmænd eller af Ekspertter fra et af de nævnte Klassifikationselskaber.

De i det foregaaende omhandlede Ekspertter eller Besigtigelsesmænd, skulle — hvad enten det paagældende Eftersyn finder Sted i Danmark eller i Udlandet — for at kunne træde i Funktion paa den ommeldte Maade være i Besiddelse af en særlig Udnævnelse af Ministeriet for Handel og Søfart. De handle ved Udførelsen af de nævnte Hverv med den Myndighed, der ved Udnævnelsen er tillagt dem og ere ansvarlige overfor Ministeriet for den Maade, hvorpaa de udføre deres Hverv.

Eftersynene skulle derhos steds foretages i nøje Overensstemmelse med de for Syn af Passagerdampskibe i Almindelighed (uklassede Skibe) givne Regler, der indeholdes i den oftnævnte Hovedbekendtgørelse af 24de Februar 1910; Resultaterne af de paagældende Eftersyn skulle indføres i Skibets Tilsynsbog.

Naar det fuldstændige og afsluttende Syn, jfr. Dampskibstilsynslovens § 11, afholdes, paahviler det vedkommende, under Tilsynet med Dampfartøjer m. m. i Henhold til Lovens § 17 ansatte, Synsmænd at forvisse sig om, at alle saadanne Eftersyn, som mulig ere gaaede forud, ere foretagne paa behørig Maade, og af Personer som dertil ere berettigede; hvis dette ikke skulde være Tilfældet, skulle de personlig foretage alle de fornødne Undersøgelser.

De af de ovennævnte Klassifikationselskabers Ekspertter og Besigtigelsesmænd, der have modtaget saadan Udnævnelse ere følgende:

For Lloyds Register of British and Foreign Shipping:

H. J. Sonne,
A. F. Ørbech,
A. T. Poulsen,
J. A. A. C. von Rosen, alle af Kjøbenhavn.

For British Corporation for the Survey and Registry of Shipping:

A. Chr. Brorson af Kjøbenhavn.

For Bureau Veritas:

Chr. Olsen af Kjøbenhavn,
G. Scharffenberg af Kjøbenhavn,
A. Larsen af Frederikshavn,
H. Ipsen af Svendborg,
S. Gylding af Vejle.

For Norsk Veritas:

S. J. Schjelderup af Kjøbenhavn.

For Germanischer Lloyd:

Jul. Jacobsen, af Aalborg,
H. Hygom af Aarhus,
H. Overgaard af Kjøbenhavn.
W. Petersen af Nakskov.
J. M. Dam af Nexø,
O. M. Friis af Odense,
Carl Falck af Rønne,
N. Kullerup af Svendborg,
A. Chr. Brorson af Kjøbenhavn,
J. Chr. Bang af Svendborg,
P. M. Degn af Esbjerg,
C. Mygind af Frederikshavn.

Endvidere er der i England i Humber Distriktet ud-

nævnt to Ekspertes for Bureau Veritas til at foretage de ommeldte Eftersyn nemlig:

Mr. Fourny og
Mr. Mac Lulich.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 30te August 1911.

O. B. Muus.

Emil Krogh.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 38/1911, afsagt den 24. Maj 1911. Lancashire Yorkshire Railway mod Firmaet Schiøtt & Hochbrandt for Rederiet for Dpsk. »Flora« Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

Den 24. Februar 1911 c. Kl. 4 Em. led den hollandske Dampers »Flora«, der var paa Rejse fra Neufahrwasser til Amsterdam med en Ladning Stykgods, Mel, Korn og Træ, Maskinskade ved Jyllands Vestkyst i Nærheden af Thyborøn Kanal, idet Udstødningsrøret til Cirkulationsafslutningen til Maskinen blev afbrudt. Der trængte en Del Vand ind i Maskinrummet, og til Trods for, at det lykkedes at faa Hullet delvis stoppet udefra, standsede Maskinen, idet Fyrene slukkedes af det indstrømmende Vand, og Skibet drev derefter uden Styr. Det havde Dagen forud været og var endnu nordvestlig Storm og stærk Sø, saa at Skibet arbejdede haardt og tog meget Vand over. Styrbords Ankerkæde blev stukket ud til 75 Fv., og et Stormsejl sattes Agter for at bringe Skibet til Vinden, men det lykkedes ikke at faa »Flora« drejet op mod Vinden, og den vedblev at drive tværs i Søen. Der blev nu kastet over Bord af Dækslasten for at rette Skibet, der havde faaet nogen Slagside til Styrbord, og et Varpanker med to sammenbundne Trosser blev kastet ud. Skibet drev dog fremdeles, hvorfor man gik i Gang med at sætte Bagbords Anker ud, hvilket ogsaa lykkedes efter en Del Besvær, og det syntes, som om Skibet derefter standsede eller i hvert Fald kun drev langsomt. »Flora« laa da omtrent udfor Thyborøn Kanal eller lidt nordligere, efter en da foretagen Pejling c. én Sm. fra Land, hvilken Beregning vedkommende Kaptajn imidlertid senere har ændret, idet han nu mener, at Skibet laa c. fire à fem Sm. fra Land. Maskinen kunde ikke repareres i Søen, og Maskinrummet maatte stadig lænses med Spande, da Pumpen var bleven forstoppet, hvorfor man efter afholdt Skibsraad, da man var klar over, at man ikke ved egen Hjælp kunde komme nogen Vegne, og da man uden at blive bemærket havde givet Nødsignaler hele Natten, ved Daggry satte Signalet X. W. (ønsker at slæbes) og det hollandske Flag i en Knude paa Fortoppen.

Kl. c. 10 Lørdag Formiddag den 25. kom Dpsk. »Berlin« af Goole paa Rejse fra denne By til Kjøbenhavn, hvorfra den gaar i fast Rute med Landbrugsprodukter fra Danmark, forbi og tilbød Slæbning. Stormen var da noget i Aftagende, men der var vedblivende stærk Dønning. Tilbudet modtoges, og det lykkedes at faa Forbindelse mellem Skibene ved Kasteline, hvorpaa en Slæber førtes over, og »Berlin« begyndte at slæbe »Flora«, hvis Fører ønskede at faa Skibet bugseret til Esbjerg. Straks efter kom en mindre Bjergningsdampers til og tilbød Assistance, hvilket Tilbud dog blev afslaaet. Efter c. én Times Forløb sprang imidlertid Slæbetrossen, men man fik dog atter Forbindelse etableret mellem de to Skibe. Man var, da Trossen sprang, saa nær ved Land, at man om Bord i »Berlin« var forberedt paa at kaste Anker for ikke at drive ind paa Kysten. Slæbningen fortsattes Natten igennem for langsom Maskine uden videre Uheld

tiltrods for, at det atter var blæst en Del op, og næste Dags Formiddag ankom man til Esbjerg, hvor »Berlin« assisterede »Flora« ind til Sluseporten, og Kl. 2½ Em. laa »Flora« fortøjet i Dokken.

Citanterne har som Ejere af »Berlin« ved nærværende Ret som vedtaget Værneting anlagt denne Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte, Firmaet Schiøtt & Hochbrandt for Rederiet for »Flora«, Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, tilpligtet at betale dem Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse for Bjergningen af »Flora« med Ladning og Fragt med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har sluttet sig til Citanternes Paastand, idet de dog har paastaaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Angaaende de forskellige Værdier, der har Betydning for Sagen, er det oplyst, at »Flora« er anslaaet til en Værdi af 89,000 Kr., og at Værdien af dens Ladning og Fragt udgjorde ialt 133,300 Kr., medens Værdien af »Berlin«, der maaler 1,111,18 Brutto Reg.-Tons, og hvis Maskine har 280 nominelle Hestes Kraft, med Tillæg af Ladning og Fragt er opgivet til c. 334,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder »Flora«s ret farlige Stilling, samt naar henses til, at »Berlin« efter Ønske fra »Flora« bugserede denne i modsat Retning af sin egen Rute, findes en Bjergeløn paa 30,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne med Renter som paastaaet, idet Sagens Omkostninger vil være at ophæve som indbefattet i det nævnte Beløb.

Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi- Forenings Generalforsamling.

Fra Hr. Navigationslærer H. J. Christensen i Marstal har vi modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende, Nr. 63 for d. A., er optaget en Artikel, indsendt af »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Kredsstyrelse for Sydfyn«, i hvilken der findes nogle Bemærkninger til mine paa Foreningens Generalforsamling i Odense overfor Redaktionen af Afdelingens Medlemsblad fremsatte Udtalelser.

Da jeg ikke paa nogen Maade har omtalt nævnte Kredsstyrelse, og mit Udtalelse om illoyal Skrivemaade kun galdt Redaktionen, hvilket Udtryk jeg fastholder som en urokkelig Kendsgerning, særlig i Betragtning af den af mig paapegede Artikel i Afdelingens Medlemsblad for Maj Maaned d. A., saa finder jeg, at Kredsstyrelsens Bemærkninger er ganske uberettigede og dens Indgriben i denne Sag umoliveret, saa meget mere som Kredsstyrelsen i sin Omtale af, hvem der for Størstedelen har udført de i førnævnte Artikel omskrevne Arbejder, selv skriver: . . . vi ved, det er Foreningen . . .

Med denne Udtalelse beviser den ærede Kredsstyrelse to Ting, først at den giver mig Ret i den Opfattelse, jeg tidligere har hævdet og vedblivende hævder om disse Arbejder, dernæst at Redaktionen i Medlemsbladets Majnummer har skrevet noget helt andet end det: vi véd.

Kalder Kredsstyrelsen dette loyalt?

Det er selvfølgelig ikke alene Afdelingens Kredsstyrelse for Sydfyn, der kender den rette Sammenhæng, og jeg har derfor villet gøre Redaktionen opmærksom derpaa, for at den ikke i sin Agitationsiver skal splitte mere ad, end den samler.

At disse Bemærkninger først fremkommer nu, skyldes nogen Tids Fraværelse paa Rejse.

H. J. Christensen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentligste uforandrede fra sidste Uge, dog nærmest i Redernes Favør for prompte Sejlere. Bottenhavet har fremdeles Laster nok særlig til England og Tyskland, medens der kun er faa til Frankrig for den sædvanlige Størrelse 100 à 140 Standard, og Befragterne har i flere Tilfælde maattet indrømme noget højere Rater. Rusland har vedvarende ikke saa faa Laster af Træ og Korn, ligesom der ogsaa fra enkelte af disse Havne sluttes til højere Rater; Tyskland har derimod kun faa Laster, medens man fra Danmark dels har og dels vil faa Brug for flere Sejlere for Korn- og Cementlaster. Vestsverig er ikke tomt for Trælaster, og Østnorge søger fremdeles Sejlere for Is- og Trælaster til uforandrede Rater for Is og en lille Bedring for Træ og Træmasse. Af Returlaster Vest fra er der ligeledes tilstrækkelig i Markedet, specielt for mindre Sejlere, men Ekspeditionen er nu igen mindre god fra flere Havne, hvor der allér er Strejke; for Kulfragter til danske og enkelte tyske Østersøhavne maa noteres £ 7 à £ 8.10 efter Størrelse og Losseplads.

Hvad angaar de mindre Skibe har Markedet ikke bedret sig væsentligt siden sidste Beretning. Danzig noterer for Rug og Oljekager $4\frac{1}{2}$, à $4\frac{3}{4}$ M. og for Havre 1 M. mere og har en Del fremme. Stralsund, Rostock søger ligeledes Skibe til Rug og Havre $3\frac{1}{2}$ resp. $4\frac{1}{2}$ M. samt for Rug til Kristiania 6 M., men udbyder endnu ikke overdrevent meget; iøvrigt er Nordtyskland noget tilbageholdende med Kornlaster lige i Øjeblikket. Rusland er ogsaa flov; da det er vanskeligt at opdrive Varer derfra; til Libau noteres saaledes Rug fra Danzig. Sverig er i det store og hele uden Forandringer; Lysekil noterer til Kiel, Stettin 4 M., Königsberg $4\frac{1}{2}$ M.; Warberg til Colberg $3\frac{1}{4}$ M., Halmstad til Stettin, Lübeck, Eckernförde $3\frac{1}{4}$ M. at lade i Havnen. Sunhavnene er flovere, og har nærmest kun til Kiel 3 M., Königsberg $3\frac{1}{2}$ M. Sydsvrig er uforandret fast og oplager Tonnage næsten til alle tyske Pladser. Norge er ret flov og har kun lidt fremme til gennemgaaende lave Rater, saaledes er sluttet Feldspath Moss/Stettin 4 à $4\frac{1}{2}$ M. Danmark slutter jævnlig Hvede fra Provinserne til andre Provinshavne samt Sverig. Af Byg er der endnu ikke solgt noget til Bryggerierne i Kjøbenhavn, da Priserne staar ret højt. derimod er der ikke saa faa Ladninger fremme til Hamburg $2\frac{1}{2}$ à 3 M., ligesom der underhandles til Norge. Kjøbenhavn sluttede Hvede til Åhus 10 Øre, Sojakager til Rønne 11 Øre, Thisted 18 Øre, Falkenberg $12\frac{1}{2}$ Øre, Klid til Stettin 5 M. og Solsikkekager til Præstø 12 Øre; endnu udbydes Hvede til Åhus, Göteborg, og Sojakager til Norrköping og Stockholm.

Fra Sø og Land.

Hamburger Damperen »Maria Russa» Undergang. Tre Mand, som blev reddet fra en med tolv Mand sunken Damper, »Maria Russa» af Hamburg, berettede, i Følge »Hamb. Corr.», følgende Enkeltheder om Katastrofen: Den af Kaptajn Blåse førte Damper, »Maria Russa», forlod den 10. Januar Hamburgs Havn med en Ladning Hvede, bestemt til Nantes. Da man naaede ud i Nordsøen indtraf der en stærk Nordveststorm med Sne- og Hagelbyger. Skibet arbejdede saa haardt i den svære Sø, at der Onsdag den 11. Kl. 8 Aften indtraf Maskinskade. Damperen, der ikke mere vilde lyste Roret, lagde sig tværs i Søen og begyndte at rulle frygteligt. Alle Forsøg paa at bringe Skibet tilbage paa den rigtige Kurs mislykkedes. En mægtig Styrtess kastede Damperen saa stærkt over til Styrbord, at Hvedelasten forskød sig. Den ene Sø efter den anden vaskede nu over det med Styrbords Røling i Vandet liggende Skib, i hvis Maskinrum Maskinfolkene vedblev at arbejde paa at faa Maskinen i Orden igen. Damperen krængede nu efterhaanden saa stærkt over til Styrbord, at de tilbageløbende Søer rev Døre og Vinduer til Maskin- og Kedelrummet op, saa Vandet styrtede ned og slukkede Fyrene

under Kedlerne. Damperens Stilling blev derfor i høj Grad kritisk. Kl. 9 Aften kom en Lodskutters Lanterner til Synne i det Fjærne, hvorfra man aflyrede Kanonslag og Raketter om Bord i Damperen, som Nodsignaler. Lodskutteren drejede straks til og styrede efter Damperen, paa hvilken man forsøgte at gøre Redningsbaadene klar. Den Styrbords Baad blev knust af en Sø, og den Bagbords gjorde Damperens Stilling det umuligt at sætte ud. Maudskabet maatte derfor ganske stole paa Redning ved Hjælp af Lodskutteren, da der nu kun fandtes en lille Arbejdsbaad, som den af femten Mand bestaaende Besætning ikke kunde betros sig til.

Omtrent Kl. 11 kom Kutteren i Nærheden af Damperen, dog var det umuligt at opnaa Forbindelse med denne, paa Grund af den stærke Storm. Kutteren satte ganske vist en Baad i Vandet, men den formaede ikke at naa det haardt truede Skib. Imidlertid lagde Damperen sig stedse mere og mere over paa Siden. Kl. 2 om Natten var det endelig lykkedes Maskinpersonalet at bringe Maskinen i Orden igen, men nu var det umuligt at fyre op, da Vandet allerede gik ind ad Fyrdørene. Situationen saa derfor meget alvorlig ud for det med Dødsforagt kæmpende Mandskab. Dets eneste Haab var nu, at Kutteren kunde redde de Folk, der drev om i Vandet, naar Damperen sank. I det afgørende Øjeblik besluttede Tømmerranden, en Matros og en Fyrbøder at sætte Arbejdsbaaden i Vandet. Herved faldt Tømmerranden over Bord, og Fangelinen blev revet ud af Haanden paa Matrosen, hvorved ogsaa han faldt i den fradrende Sø. Fyrbøderen sprang nu ud efter sine Kammerater, men forfejlede det lille Fartøj, som det dog senere lykkedes dem alle tre at komme op i. Efter at en Sø havde ført Baaden et Stykke bort, gik Damperen til Bunds med sin tolv Mands Besætning. Lodskutteren formaede kun at redde de tre Mand, som havde forladt Skibet. Den øvrige Del af Besætningen blev ikke set mere.

Folketællingen i det tyske Rige. I Følge den foreløbige Opgørelse havde det tyske Rige ved Folketællingen den 1. December 1910 en samlet Folkemængde paa 64,903,000 Mennesker. Befolkningstætheden er herefter 120 Indbyggere pr. km². Tilvæksten har fra 1905 udgjort 7,02 pCt. mod en samlet Tilvækst fra 1900—1905 paa 7,52 pCt.

Af den hele Befolkning var 32,032,000 Mænd og 32,871,000 Kvinder. Der var saaledes 1,026 Kvinder for 1,000 Mænd. Forholdsvis set bliver der stadig færre Kvinder, idet der i 1905 var 1,029 Kvinder for hver 1,000 Mænd og 1,032 i 1900. Dette Forhold skyldes sandsynligvis Nedgangen i Dødeligheden, idet denne stærkest har paavirket Mændenes højere Dødelighed; derhos er den tyske Udvandring ubetydelig, saaledes at den ikke, som i mange andre Lande, hvor Udvandringen bortfører en betydelig Del af den mandlige Befolkning, formaar at bringe Forsydniger i Talforholdet mellem Mænd og Kvinder.

Af de enkelte Stater omfattede Preussen med sine 40,163,000 Indbyggere 62 pCt. af Rigets hele Folkemængde. Preussens Tilvækst fra 1905—10 udgjorde 7,70 pCt. af Folkemængden 1905. Af de andre større Stater har Bayern 6,876,000 Indb. og er vokset med 5,44 pCt. siden 1905, Sachsen 4,802,000 Indb. (Tilvækst siden 1905: 6,52 pCt.) og Württemberg 2,436,000 Indb. med en Tilvækst paa 5,80 pCt. Sachsen er det tættest befolkede af Kongerigerne, idet dets Befolkningstæthed er 320 Indb. pr. km², hvorefter kommer Württemberg med 125, Preussen med 115 og Bayern med 91 Indbyggere pr. km². Til Sammenligning skal anføres, at der i Danmark findes 71 Indbyggere pr. km².

Af Byerne tæller Berlin nu med sine Forstæder (Stor-Berlin) 3,710,000 Indbyggere. Den næststørste By er Hamburg med 932,000 Indbyggere; herefter følger München med 595,000 Indbyggere, Leipzig med 588,000 og Dresden med 547,000 Indbyggere, Köln har 516,000 Indbyggere og Breslau 512,000 Indbyggere.

Det tyske Rige har 206 Byer og bynæssige Bebyggelser med mere end 25,000 Indbyggere hver. Af disse 206 Kommuner har 48 over 100,000 Indbyggere, 51 fra 50—100,000 og 107 fra 25—50,000 Indbyggere. Med Undtagelse af Berlins Forstæder, der er vokset paa selve Berlins Bekostning (Berlin i snævrere Forstand har 2,071,000 Indb. og er vokset med 1,5 pCt. siden 1905, medens Stor-Berlin er vokset med 24.1 pCt.), er det kun Industrierne i Westphalen, Schlesien og Sachsen, der udviser en større Tilvækst. (Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Paulus, Sk. af Pirnau, er paa Rejsen fra London til Stettin med en Ladning gammelt Jern, sprungen læk i Nordsøen. Skonerten blev af Motorbaade slæbt ind til Frederikshavn med e. 5 Fod Vand i Rummet. Skibet maa reparere.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
 Kolonial- og Skibsproviauteringsforretning
 Telefon 249. Vesteraa. Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Seliubert, afg. Riga 2./9. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Petersborg 2./9. hertil. — Algarve, Borries, ank. Marseille 3./9. — Anglo Dauc, Tonnesen, afg. Trondhjem 3./9. Syd paa. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 31./8. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 29./8. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19./8. — Arno, Fischer, pass. Ouessant 2./9. hertil. — Aurora, Gommussen, ank. hertil 31./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 3./9. hertil. — Beira, Lunge, afg. Petersborg 1./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 29./8. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Tarragona 2./9. — Christian IX, Holm, afg. London 3./9. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Genua 2./9. til Neapel. — Douro, Sørensen, pass. Brunsbüttel 1./9. for London. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 3./9. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./8. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 1./9. — Odessa, ank. Hull 31./8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 29./8. — Hengest, Munck, ank. hertil 4./9. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 2./9. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 31./8. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 29./8. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 31./8. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./8. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 31./8. — Kursk, Wiencke, ank. Petersborg 30./8. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 28./8. — Louise, Larsen, ank. hertil 4./9. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./8. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 31./8. til Piræus. — Moskov, Jønsen, afg. Petersborg 1./9. til Antwerpen. — Morsø, afg. herfra 3./9. til Stockholm. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 30./8. til Giriti. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 1./9. for Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Gravelines 3./9. for Dunkerque. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 24./8. — Osear II, Hempel, afg. New York 31./8. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 27./8. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 3./9. for London. — Pregel, Iversen, pass. Ouessant 1./9. for Barcelona. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 2./9. — Seine, Damp, er ank. til Bordeaux. — Saxo, Müller, ank. Riga 3./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Filadelfia 2./9. til Baltimore. — Thyra, Dam, afg. herfra 3./9. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 2./9. — Tyr, Thaning, ank. hertil 3./9. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 26./8. til New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 31./8. — Viking, Meyer, ank. hertil 31./8. — Minsk, Harder, ank. Riga 3./9. — Tomsk, Kruse, ank. Aarhus 3./9. — Saratov, ank. Libau 1./9. — Vadsø afg. Liverpool 2./9. til Swansea. — Lena, afg. herfra 1./9. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 24./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 26./8. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Ghent 27./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Russ, Petersen, ank. Kronstadt 1./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Methil 29./8. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 27./8. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 19./8. til Manchester. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Kronstadt 30./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 21./8. til Canada. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Belfast 1./9. til Troon. — Nawa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, ank. Sogn 1./9. — Hebe, Greger, ank. Helsingør 1./9. — Johanne, Thøgersen, ank. Garston 1./9. — Laura, Pedersen, ank. Valencia 1./9. — Marie, Jessen, ank. Trondhjem 31./8. — Cito, Jepsen, afg. Brahestad 31./8. til Garrusha. — Bodil, Uldall, afg. Barcelona 1./9. til Valencia. — Dagmar, Skou, pass. Helsingør 1./9. for Borçå. — Norma, Mikkelsen, afg. Tyne 30./8. til Neufahrwasser. — Olga, Christensen, ank. Ostende 2./9. — Polly, Hansen, pass. Helsingør 2./9. for Sevilla.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Uleåborg 24./8. — Amalieborg pass. Kjøbenhavn 31./8. — Anna Mærsk ank. Rouen 28./8. — Brattingsborg pass. Lødingen 30./8. — Børglum afg. Burntisland 24./8. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 30./8. — Dansborg pass. Ouessant 29./8. — Esbjerg ank. Kjøbenhavn 26./8. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 31./8. — Fredensborg, ank. Hartlepool 19./8. — Frederiksberg afg. Teneriffa 30./8. — Guldborg afg. Odense 29./8. — Gurra ank. Funchal 31./8. — Hammershus afg. Gulfport 21./8. — Harrildsberg ank. Petersborg 20./8. — Hundborg ank. Rostock 25./8. — Høneborg ank. Middlesbro 28./8. — Jelling ank. Sariboulat 23./8. — Jømsborg afg. Huelva 30./8. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg ank. Petersborg 29./8. — Kallundborg ank. Königsberg 30./8. — Kale ank. Amsterdam 23./8. — Klampenborg ank. Uleåborg 29./8. — Kronborg afg. Mobile 23./8. — Lejre ank. Eupatoria 16./8. — Lilleborg ank. Dakar 16./8. — Marselisborg ank. Petersborg 18./8. — Næsborg afg. Zaudam 30./8. — Peter Mærsk ank. Petersborg 24./8. — Raudelsborg ank. Rotterdam 23./8. — Rosenborg ank. Hartlepool 18./8. — Silkeborg ank. Hull 23./8. — Skakkeborg ank. Madeira 25./8. — Skanderborg ank. Petersborg 23./8. — Skjoldborg afg. Petersborg 31./8. — Skodsborg ank. Archangel 29./8. — Spigerborg

ank. Nantes 25./8. — Stegelborg ank. Hull 30./8. — Stjerneborg ank. Hartlepool 22./8. — Søborg ank. Uleåborg 30./8. — Taarnborg ank. Thameshav 30./8. — Tuborg ank. Las Palmas 25./8. — Ulfborg ank. Rotterdam 30./8. — Uranienborg afg. Cardiff 22./8. — Visborg afg. Petersborg 27./8. — Vordingborg pass. Hammer 30./8. — Ørkild ank. Mariupol 25./8.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kolding 2./9.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tyne 3./9. — Svend, Schmidt, afg. Grimsby 31./8. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 1./9.

Nordse. Nordland, Larsen, ank. West Hartlepool 3./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hungerburg 3./9. — Holland, Poulsen, afg. Jacobstad 30./8. — England, Andersen, ank. Kjøge 3./9. — Rusland, Bennetsen, ank. Esbjerg 3./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 30./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil 2./9. — Agnete, Dam, afg. Ghent 31./8. — Hermia, Farup, afg. Leith 2./9. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 2./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Grangemouth 2./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Riga 28./8. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 3./9. — Gunhild, Hansen, afg. Rauders 1./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Bordeaux 1./9. — Martha, Christensen, afg. Kjøbenhavn 1./9. — Elna, Rathje, afg. Tyne 30./8. — Therese, Pedersen, afg. Soroka 28./8. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 2./9. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppedalle 25./8. — Vera, Larsen, afg. Methil 1./9. — Daisy, Lagesen, afg. Rossø 30./8. — Anine, Leth, afg. Archangel 27./8. — Kamna, Løffer, ank. Hernösand 3./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Hartlepool 28./8. — Freja, Nielsen, afg. Libau 26./8. — Vera, Thing, ank. Königsberg 29./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Cette 23./8. — Nelly, Clausen, pass. Portland 2./9. til Malmö. — Fanny, Eriksen, afg. Malaga 31./8. til Marseille. — Lilly, Nielsen, ank. Santa Pola 31./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Oxelösund 29./8. — Dagny, Sørensen, ank. Brahestad 27./8. — Mary, Bang, afg. Båtskärsnäs 1./9. til Rivadesella.

Det asiatiske Kompagni. Bintang afg. Singapore 31./8 for hjemg. — Samui ank. Bangkok 27./8. for udg. — Bandon afg. Port Said 29./8. for hjemg. — Paungan afg. Suez 30./8. for udg. — Chumpon ank. Middlesbro 31./8. for udg. — Arabien pass. Lydd 27./8 for udg. — Siam afg. Port Said 26./8. for hjemg. — Indien afg. Sabang 19./8. for hjemg. — Kina afg. Moji 2./9. for udg. — Tranquebar, ank. Singapore 31./8. for udg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 19./7. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Rotterdam 1./9. for hjemg. — St. Jan afg. Portland 27./8. for udg. — St. Croix afg. Trinidad 19./8. for udg.

Vulcan. Vulean, Nielsen, afg. Windau 27./8. til Ghent. — London, Bom, afg. Ghent 31./8. til Kalundborg. — Paris, Tholander, afg. Blyth 31./8. til Frederikshavn. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland 29./8.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Newcastle 31./8. til Aalborg. — Wien, Bocck-Hansen, ank. Antwerpen 24./8. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 30./8.

Sejlskibe.

Æra. Christiane, Bager, ank. Holtenau 29./8. — Mars, Stegmann, ank. Ardglass 29./8. — Argo, Clausen, ank. Holyhead 29./8. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Larvik 29./8. — Hansigne, Boye, ank. Dysart 29./8. — Maren, Albertsen, ank. Wasa 29./8. — Hebe, Clausen, er afg. Forsgrund til Fowey. — Hermod, Dreimann, er afg. Carmarthen til Havre. — Phoenix, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Amalie, Andersen, ank. Pillau 30./8. — Marie, Boye, ank. Rudkjøbing 30./8. — Johanne, Stegmann, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Alta, Albertsen, ank. Bandholm 31./8. — Claudia, Aberg, ank. Rufisque 31./8. — Mary (Motorsk.), Friis, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Apollo, Albertsen, ank. Danzig 30./8. — Anne, Hansen, ank. Danzig 31./8. — Frederik og Ane, Andersen, ank. Ristinge 29./8. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Göteborg 31./8. til Southampton. — Mathilde, Hansen, ank. Serabster 31./8. — Natalia, Eriksen, ank. Heybridge 31./8. — Ami, Christensen, ank. Kronstadt 1./9. — Valkyrien, Weber, ank. Svendborg 31./8. — Hejmdal, Staugaard, ank. Trångsund 1./9. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kappeln 31./8. — Hermod, Dreimann, var den 29./8. i Carmarthen paa Grund af Storm. — Bonavista, Christensen, er ank. Rotterdam. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Hamburg 2./9. til Maracaibo. — Mette, Poulsen, ank. Thorshavn 1./9. — Freja, Kock, ank. Swinemünde 1./9.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 5. September 1911. — Cirkulære Nr. 2 til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd. — Sø- og Handelsretsdom. — Bladsagen paa Dansk Sejlskibsfederations Generalforsamling. — Fragtmarkedet. — Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperi og Provianteringsforretning. (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 116.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Dr. med. Goldschmidt, Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlf.: „Hansenco“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenser.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eftert.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperi

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^e

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5260. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØB R

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget hønhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. G. Dragør. Telf. G.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen)

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 69.

Kjøbenhavn, Fredag den 8. September 1911.

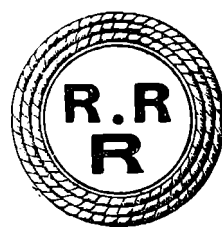
18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Moz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
--	--	---

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure Telefon-Nr. 42

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: Skibsklosetter

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff[®] Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.



Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O. 479)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.



Nærum Kostskole.

Indmeldelse modtages. Pro-
gram sendes paa Forlangende.
Telefon Nærum 44.

A. Krogh. A. L. Thornberg.

Ballastjærn,

ca. 150 Tons i regulære fir-
kantede Blokke, er billigt til
Salg i større eller mindre
Partier.

Petersen & Albeck,
Ryesgade 95
og Enghave Brygge,
København.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne — Begyndere —
Kokke. 30 Kr. mdl.
Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Skibs- og Kahytinventar.

Fra ophuggede Skibe haves
til Salg: Baade, Kapper, Dæks-
huse og Lanterner samt Borde,
Stole, Fjeder- og Krølhaars-
madratser, Krølhaarshynder etc.

Petersen & Albeck,
Enghave Brygge, København.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

Kjøbenhavn, den 8. September 1911.

Under 28. f. M. har Præsidenten for The Baltic and White Sea Conference, Generalkonsul Johan Hansen, tilstillet Konferencens Direktør, Hr. J. F. Myhre nedenstaaende Skrivelse:

Foranlediget ved Deres Meddelelse om, at forskellige københavnske Rederier har udmeldt sig af The Baltic and White Sea Conference med den Molivering, at de ikke ønskede at forblive i denne med mig som Præsident, beder jeg Dem meddele d'Hrr., at jeg efter Lovene er bunden til at fungere indtil næste Generalforsamling, men at jeg paa denne nedlægger mit Mandat som Præsident, og at jeg øjeblikkelig fratræder som Formand i Kjøbenhavner-Komiteen.

Vi har en Gang tidligere haft Stridigheder indenfor Rederiforeningen, som har givet sig Udslag paa de internationale Møder; naar der nu paany er Udsigt dertil, ønsker jeg at gøre, hvad jeg formaar, for at undgaa dette og af Hensyn til Konferencen og dens Arbejde at sætte Sagen over Personen.

Ønsker d'Hrr. at føre Krigen over paa rent personlige Omraader, saa for mig gerne, men af Hensyn til Udlandet foretrækker jeg at vige Pladsen og haaber dermed at have undgaaet, at vore udenlandske Venner paany blandes op i vore indre Uoverensstemmelser.

Ærbødigst

Johan Hansen.

Den i Skrivelsen omhandlede Mandatnedlæggelse danner Afslutningen paa en beklagelig Strid indenfor de københavnske Dampskibsrederier, der har været en Følge af den Særstilling, som de C. K. Hansen'ske Rederier indtog under Maskinmester Konflikten.

Det er muligt, at denne Udgang paa Sagen var uundgaaelig, efter at Uenigheden havde tilspidset sig som den gjorde, men Resultatet bliver ikke derfor mindre beklageligt — ikke mindst af Hensyn til Udlandet, hvor man ved denne Lejlighed med Rette vil mindes, at Konferencens Tilblivelse i første Række skyldtes det Initiativ, der udfoldedes af Generalkonsul Johan Hansen i Forbindelse med nu afdøde Thos. Cairns.

Indførelse af en Strejkeklausul i Tidscertepartiet. Norsk Fragt- og Liggedagsklub har gennem sine engelske Forbindelser bragt i Erfaring, at en Del Befragtere nu forsøger at praktisere Indførelsen af en Klausul, som stipulerer, at Lejen skal ophøre under Ophold, som skyldes Strejker, Lockouter etc. i deres Tidscertepartier.

Virkningen af Indførelsen af en Strejkeklausul i et Tidscerteparti vilde imidlertid faa saa vidtrækkende Følger, at det ikke er troligt, at nogen Reder vilde akceptere et Certeparti, som indeholder en saadan Klausul, undtagen ved ren Uagtsomhed — det gælder derfor om at være paa Post og omhyggeligt gennemgaa ethvert Tidscerteparti, før det akcepteres. (»Norg. Sjøft.«.)

Den norske Amerikalinie. »Minneapolis Tidende« meddeler, at den norske Amerikaliniens Direktør Hr. Gustav Henriksen har været i Minneapolis, hvor han har fremvist Planer for Liniens første Skib, der vil blive 510 Fod langt og maale 11,000 Reg.-Tons. Direktøren har meddelt Bladet, at Skibet skal bygges i England og sættes i Vandet omkring den 1. Januar 1913. Kontrakter om Bygningen vil blive afsluttet i dette Efteraar. Der vil blive sørget for, at alt staar paa Højde med de bedste Bekvemmeligheder paa de andre Linier. Man vil tage

Hensyn til, at 3dje Klasse bliver stærkt benyttet af hjemvendende Norsk-Amerikanere, og især lægge an paa godt Udstyr dér. Tanken er at gøre Rejsen fra Bergen til New York paa otte Dage. Et Skib vil sandsynligvis foreløbig blive lejet, saa man kan begynde med to Skibe. Efter hvad der meddeles »Norg. Sjøft.« har Amerikaliniens allerede udsendt Indbydelse til Tilbud paa Bygning af det første Skib. Det bliver af Størrelse som ovenfor nævnt og skal have en garanteret Fart paa 15 Knob. Tilbuudsindbydelsen er vistnok kun udsendt til britiske Værfter.

Helsingør Skibsværft. Paa et Tirsdag den 5. ds. i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges, at der intet Udbytte kan foreslaas for det forløbne Driftsaar, men at det indvundne Overskud benyttes til Afskrivninger.

Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse har vedtaget Bygningen af en ny Damper til Farten Kjøbenhavn—Aarhus. Skibet skal bygges hos Burmeister & Wain og bliver af samme Størrelse og med samme Hastighed som Dampskibet »Kong Haakon«.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Skibe, der kommer fra Valona, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet, med Desinfektion i Overensstemmelse med de angaaende Forebyggelsesforanstaltninger mod Kolera givne Bestemmelser.

Skibe, der kommer fra Smyrna, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet, med Desinfektion.

Panamakanalen og Skibsfarten. Trenton (New Jersey), 6. September. (Ritz. Bur.) Der er her dannet et nyt Selskab, Det atlantiske-Pacific Transport Kompagni med en Kapital paa 15 Mill. Dollars. Selskabet vil oprette en Dampskibslinie, der gennem Panamakanalen skal forbinde De Forenede Staters Øst- og Vestkyst.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 123/1910, afsagt den 6. Juli 1911. Grøn & Witzke m. fl. Assurandører ved Dampskibet »Octa« mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Den 1. September 1910 om Eftermiddagen noget over Kl. 9 fandt der lige uden for Korsør Havn et Sammenstød mellem de to Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Dampere »Octa«, der kom ud af Havnen, og »Riberhus«, der var for indgaaende.

Der er Lodstvang for Ind- og Udgaende af Korsør Havn. »Octa's Fører havde derfor Lods om Bord, da han gik ud af Havnen, og han havde en Lodsbaad med en anden Lods slæbende ved Siden om Bagbord. »Riberhus« blussede efter Lods, efter at den var kommen omkring Halskov. Paa Lodsens Anmodning tillod »Octa's Fører Lods en at gaa ned i Baaden, inden Bølgebryderne var passeret, for at Lodsene hurtigt og let kunde komme over paa »Riberhus«. Begge Skibene gik, da de nærmede sig hinanden, med langsom Maskine, og det maa betragtes som givet, at deres Kurs noget har krydset hinanden, saaledes at »Octa« har haft »Riberhus« noget om Bagbord, og vist denne sin røde Lanterne, medens »Riberhus« har haft »Octa« noget om Styrbord og vist sin grønne Lanterne. Det er oplyst, at »Octa« flere Gange, da Ski-

bene nærmede sig hinanden, gav et Stød i Fløjten, og der maa gaas ud fra, at Kaptajnen i Overensstemmelse hermed har beordret Roret lidt Bagbord, og at denne Ordre er bleven efterkommet; men hvor meget Skibet er drejet, er ikke oplyst. Derimod har »Octa«s Kaptajn ikke fundet Anledning til at stoppe eller slaa »Bak«. Efter hans Fremstilling i den af ham afgivne Rapport maa han antages lige til det sidste at have troet, at Skibene skulde gaa klar af hinanden. »Riberhus« har paa sin Side ikke før i sidste Øjeblik gjort noget Forsøg paa at dreje til Siden, men har, da Skibene var ret nær ved hinanden, slaaet »Bak« og to Gange givet tre Stød i Fløjten. Da »Riberhus« var kommen i umiddelbar Nærhed af »Octa« gav »Riberhus« haardt Bagbords Ror. Kollisionen var imidlertid da uundgaelig, og »Riberhus« tørnede med sin Stævn mod Bagbordssiden af »Octa«, saaledes at »Octa«, hvis Maskine stoppedes i Kollisionøjeblikket, fik et Par store Huller og sank efter ti Minutters Forløb.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Kollisionen fandt Sted i den nordlige eller sydlige Del af Farvandet (Nord eller Syd for Fyrinien, der viser ud igennem Udløbet), er der afgivet ret forskellige Forklaringer. »Octa«s Fører og Lodserne holder paa, at »Octa« hele Tiden har holdt sig i Nærheden af Fyrinien lidt Nord for denne, medens »Riberhus«s Fører holder paa, at »Riberhus« var Syd for Fyrinien, og at Kollisionen skete dér. Forklaringerne er imidlertid saa uoverensstemmende og saa lidt støttede ved positive Oplysninger, at Retten ikke med Sikkerhed tør lægge nogen af de afgivne Forklaringer til Grund. »Octa«s Fører har saaledes maattet erkende, at hans Opmærksomhed har været henvendt paa »Riberhus«, og at han derfor ikke har vendt sig om for at se efter Fyrene. Paa den anden Side støttes den af »Riberhus«s Fører afgivne Forklaring ikke af den Forklaring, der er afgivet af Rørgængerne paa samme Skib. Vinden var NNV. og Strømmen var sydgaaende. Vinden og Strømmen kan saaledes mulig have bevirket, at »Octa« inden Kollisionen er kommen Syd for Fyrinien, uanset, at den stadig gav Bagbords Ror, men noget sikkert herom kan ikke vides. Den Omstændighed, at »Octa« er sunket en Del sydligere, kan heller ikke være afgørende. Dels er det muligt, at »Octa«, der fik Stødet agten for Kommandobroen, ved dette kan have faaet Stævnen drejet mod Syd og som Følge af sin Fart være gledet videre i denne Retning, dels maa Vind og Strøm ogsaa have ført Skibet Syd over, inden det sank.

Med »Octa« gik den aller største Del af dens Ladning tabt, deriblandt en Del Gods, der var forsikret hos Citanterne Grøn & Witzke m. fl. Assurandører. Disse Assurandører har maattet betale et Beløb af godt og vel 25,000 Kr. Forskellige andre Assurandører, der samtidig har anlagt Sag mod D. F. D. S. har derhos maattet betale et Beløb paa c. 31,000 Kr. »Octa« var forsikret for en Sum af 33,300 Kr. og dette Beløb har Kaskoassurandørerne maattet betale.

De førstnævnte Ladningsassurandører har anlagt nærværende Sag mod D. F. D. S. som Redere for »Riberhus«. De tillægger dette Skib hele Skylden for Sammenstødet og har gjort gældende, at den Omstændighed, at de to Skibe tilhører samme Rederi maa medføre, at de begge hæfter, selv om Skylden kun er hos det ene, og at »Octa«s Kaskoassurandører ikke kan konkurrere sammen med dem ved Fordelingen af de hæftende Værdier. De mener, at hvis Retten skulde komme til det Resultat, at begge Skibe er Skyld i Skaden, maa, uanset Reglen i Sølovens § 220, 2. Stykke i Overensstemmelse med almindelige Skadeserstatningsregler, begge Skibe hæfte solidarisk for Ladningen. De hævder derhos, at det maa være hele Bruttofragten, ikke blot den for Søfarens udsatte Del, der kommer til at hæfte.

Deres endelige Paastand gaar ud paa, at de kendes berettiget til for deres fulde Krav med Renter at nyde Dækning saavel i »Riberhus« som i »Octa«, begge med den fulde Bruttofragt, og uden Pligt til ved Værdiernes

Fordeling at taale, at »Octa«s Rederi eller Kaskoassurandørerne deltager i Fordelingen.

»Riberhus«s Værdi er ved en under Sagen optaget Overskønsforretning ansat til 33,000 Kr. Bruttofragten »at risk« for »Riberhus« er opgjort til £ 116.18.0, hele Bruttofragten til £ 117.13.11. »Octa«s Vrag er bleven bortsprængt, og hvad der er hjerget, er opgjort til et Beløb af c. 700 Kr. Bruttofragten »at risk« for »Octa« er opgjort til Kr. 356.65 og Mk. 436.50 og hele Bruttofragten til Kr. 483,10 og Mk. 436.50.

Da Værdien af »Riberhus« langt fra er tilstrækkelig til at dække de ved »Octa«s Forlis tabte Værdier, er begge Parterne enige om ikke at forlange Dom for bestemte Beløb, men at henvise den nærmere Regulering af Mellemværendet til en senere Dispatch.

De Indstævnte har hævdet, at Skylden helt eller delvis maa lægges paa »Octa«, og at de derfor ikke kan være pligtige at betale noget, da »Octa«s Konnossement indeholder en »negligence clause«, der fritager Rederiet for Skade forvoldt paa Ladningen ved Kollision eller lignende. De har henvist til de af Føreren for »Riberhus« afgivne Forklaringer om, at Skibet var Syd for Fyrinien, og til en af samme Fører fremsat Udtalelse, hvorefter han ikke havde voget at gaa sydligere af Hensyn til en Pulle, der skulde findes noget Syd for Indløbet. De Indstævnte har navnlig lagt en Del Vægt paa den Omstændighed, at Lodserne er gaaet saa tidlig fra Borde og fremsat den Formodning, at Hovedskylden for, at Skibene er kommen hinanden for nær, maa søges i »Octa«s Førers Ønske om at komme saa nær til »Riberhus«, at Lodserne bekvemt kunde komme hen til denne Damper.

Retten maa ganske vist finde det mindre forsvarligt baade fra Kaptajnens og Lodsens Side, at Lodsens er gaaet i Baaden, inden Skibet var udenfor Grundene, men tør dog ikke lægge nogen afgørende Vægt paa dette Forhold ved Skyldspørgsmaalet. Vel er det muligt, at Lods-tvangsbestemmelsen — efterkommet paa den anførte Maade — har været mere til Skade end til Gavn, og at Skibene har nærmet sig hinanden for meget for at lette Lodserne Overgangen, men hvilket Skib, der i saa Henseende har mest Skyld, er vanskeligt at afgøre. Formodningen kan ligesaa vel være for, at man om Bord i »Riberhus« har tænkt sig, at Lodsens kom ud med det udgaaende Skib, og at »Riberhus« i denne Anledning har villet gaa saa nær som muligt.

Saaledes som Skibenes Stilling var til hinanden, var det i Følge Søvejsreglernes Artikel 19, »Riberhus«s Pligt at gaa af Vejen, da den havde »Octa« paa sin Styrbords Side, men hertil kommer, at »Riberhus«, som var for indgaaende, og som skulde have Lods, havde en naturlig Pligt til at vente paa Lodsens udenfor Grundene. Den burde ikke være gaaet saa langt ind, at dens Fører maatte nære Frygt for den af ham omtalte Pulle. At »Octa« ikke har bakket, tør Retten ikke bebrejde dens Fører. Han kan med en vis Ret være gaaet ud fra, at alt vilde gaa klart. Skibene maa efter Forklaringerne være kommen saa spidst mod hinanden, at en ringe Drejning til Styrbord fra »Riberhus«s Side vilde have udelukket Kollisionen.

I Henhold til det anførte maa Retten finde, at Skylden for Sammenstødet maa tilskrives »Riberhus«, der derfor i Overensstemmelse med Sølovens § 220, 1. Stk., maa erstatte den forårsagede Skade.

Med Hensyn til de øvrige af Citanterne rejste Spørgsmaal (hvoraf Spørgsmaalet om Forstaaelsen af Sølovens § 220, 2. Stk. efter det af Retten statuerede Resultat maa bortfalde), gør de Indstævnte i Overensstemmelse med »Octa«s Kaskoassurandører, for hvem de har denunceret lis, gældende, at der ikke er nogen som helst Hjemmel til at udelukke Kaskoassurandørerne fra at deltage i Fordelingen af de ansvarlige Værdier, ligesom de gør gældende, at den Begrænsning af Ansaret til Skib og Fragt, som Søloven har fastslaaet, maa medføre, at Citanterne ikke har noget Krav paa at erholde Erstatning

af de Værdier, der er tilbage fra »Octa«. De hævder derhos, at det kun er den for Søfare udsatte Del af Bruttofragten, der hæfter, derimod ikke den Del af Fragten, som er forudbetalt.

Den Omstændighed, at de to Skibe tilhører samme Rederi, findes ikke at kunne medføre Anvendelsen af nogen anden Regel end den i Søloven fastslaaede, at det kun er det skyldige Skib med dertil hørende Fragt, der hæfter. Der vil herefter ikke kunne være Tale om, at Citanterne kan holde sig til de fra »Octa« bjergede Værdier, ligesom der ikke ses at være nogen som helst Grund til, at »Octa«s Kaskoassurandører skulde være udelukket fra at tage Del i Erstatningen hos »Riberhus«.

Derimod maa Retten give Citanterne Medhold i, at det maa være hele »Riberhus«s Bruttofragt, der hæfter. Den Omstændighed, at en Del af Fragten er forudbetalt, saaledes at den mulig ikke vil kunne forlanges tilbage i Tilfælde af, at Ladningen gaar tabt, og at allsaa denne Del af Fragten ikke er udsat for Søfare, findes ikke at indeholde aldeles tilstrækkelig Grund til at undtage den fra den ubetingede Regel i Sølovens § 222, jfr. § 268, om at Bruttofragten hæfter for Skaden.

Med de ovennævnte Modifikationer vil efter det anførte, Citanternes Paastand være at tage til Følge. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at burde tilsvare Citanterne med 200 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Fortøjning i Bøjerne ved Rouen.

Et Rederi, som har Skibe indmeldt i Foreningen, sender den et Certeparti for en Kulladning fra Methil Dock til Rouen. I Følge samme skal Tiden for Losningen beregnes »from the vessel being reported at the Custom House, and ready to deliver, according to custom and laws of port of discharge«. I den trykte Certepartiform findes efter Ordene »and ready« føjet til »in berth«, men disse to trykte Ord »in berth« er overstrøget i Certepartiet, hvorved tydeligvis Parterne har villet give tilkendte, at om Skibet skulde blive opholdt, fordi der ikke var Plads ved Kajen ved Skibets Ankomst, saa skulde det være for Købmandens Risiko og Regning. Ved Skibets Ankomst var der ingen Kajplads ledig, og dette maatte derfor som sædvanlig forløjes i Bøjerne, men Skibe, som ligger fortojet i Bøjer paa Floden, er ikke i Rouen og kan ikke blive indklareret, forinden de er kommet ind i Havnen. Skibet laa en Dag i Bøjen, inden det fik Kajplads, og det maatte trods dette Ophold betale »Dispatch-money« for nogle faa Timer, idet Dagene først regnedes, fra Skibet havde faaet Kajplads, dels fordi som nævnt Klareringen ikke kan finde Sted, forinden Skibet er kommen ind i Havnen, og dels fordi det er i Overensstemmelse med Kulyne og Lov paa Stedet, at Tiden ikke regnes, førend Skibet har faaet Kajplads. Da Foreningen kan tænke sig, at andre Redere maaske ogsaa vil blive ført bag Lysen paa denne Maade, har den ment, at det kunde have sin Interesse at gøre dette bekendt, idet den samtidig tilraader Rederne, naar de vil være sikre paa, at Dagene skal begynde, naar Skibet er forløjet i Bøjerne, at de da sørger for at faa en Klausul ind i Certepartierne, som tydelig og klart siger, at Liggetiden begynder, naar Skibet er i Bøjerne eller ved Kajen.

»Always afloat«-Klausulen. — Kan den alene paaberaabes af Rederiet?

Et norsk Dampskib ankom nylig til Limerick med en Ladning Trælast fra Norge. Det var bestemt, at Ladningen skulde losses, hvor Skibet kunde ligge »always afloat«. Kaptajnen forhalede med Skibet til en Kajplads udenfor Dokken, hvor Skibet laa tørt ved Lavvande, og begyndte

Losningen dér. Efter at der var losset omtrent en Snes Standards, forlangte Modtagerne, at Skibet skulde forhales ind i Dokken, hvilket Kaptajnen først nægtede, men senere gav han efter og gik da ind under Protest. Ved Losningen i Dokken paaløb der Omkostninger for Skibet indtil et Beløb af c. £ 17.—, og Spørgsmaalet var nu, om Modtagerne kunde tvinges til at refundere Rederiet disse Dokagifter, som vilde være undgaaet, om Skibet havde losset hele sin Last udenfor Dokken. Det er paa det rene, at det Sted udenfor Dokken, hvor Rederne begyndte Losningen, er en sædvanlig Losseplads for saadan Last, og at der for saa vidt intet var at indvende imod Kaptajnens Valg af denne Plads. Modtagerne gjorde imidlertid gældende, at Skibet ikke kunde losse »always afloat« paa denne Plads, og at Modtagerne derfor var berettiget til at forlange, at Skibet skulde forhale ind i Dokken, fordi det kun dér kunde være altid flot under Losningen.

Sagen blev forelagt for Foreningens Advokater i Belfast, der udtalte som deres Anskuelse, at Klausulen »always afloat« maatte kunne paaberaabes af Købmanden saavel som af Rederen, og at derfor Købmanden i dette Tilfælde næppe kunde tvinges til at refundere Dokagiften. Den almindelige Opfattelse er vistnok den, at den citerede Klausul indføres i Certepartierne til Beskyttelse af Rederiet, som derfor ogsaa alene kan paaberaabe sig samme. Foreningen bad derfor sine Advokater forelægge Sagen for »Counsel«, hvis Udtalelser nu foreligger, og den gaar i samme Retning som Advokaternes Mening. Den lyder omtrent som følger:

Advokaterne har ikke henvist mig til nogen Sag, hvor dette Spørgsmaal er afgjort, og jeg ved af Erfaring, at det ikke er sandsynligt, at der findes nogen Dom, som behandler samme. Jeg har søgt efter i de sædvanlige Bøger og har intet fundet. Jeg maa derfor behandle Spørgsmaalet ud fra principmæssige Betragtninger. — Der kan ikke være nogen Tvivl om, at »always afloat«-Klausulens første og fornemste Hensigt er at være til Fordel for Skibet, men alligevel er det en udtrykkelig Kontraktbestemmelse. I dette Tilfælde angaar Certepartiet en bestemt Havn, det maa derfor fortolkes med Hensyn til denne Havn, d. v. s. Limerick. Naar der er to Lossepladser i Limerick: 1) Kajen og 2) Dokken, saa kunde Parterne bestemme, paa hvilken Plads de ønskede, at Losningen skulde foregaa. Sæt nu i Stedet for 1) (Kajen) en Plads, hvor Skibet ikke kunde losse altid flot, og for 2) (Dokken) en Plads, hvor Skibet kan losse altid flot. Er nu ikke Bestemmelsen i Certepartiet i Virkeligheden den nærmere Betegnelse af det Sted, hvor Losningen kan finde Sted, d. v. s. den Del af Havnen, hvor det kan losse altid flot? Saavidt jeg forstaaer, er Dokken det eneste Sted i Limerick, hvor dette er muligt for Skibet. Naar dette er Tilfældet, forekommer det mig, at denne Bestemmelse maa betyde det samme som en udtrykkelig Bestemmelse om, at Dokken skulde være Lossepladsen. Ydermere er det indlysende, at Losning i Dokken kan være meget mere bekvem for Befragterne end Losning paa et andet Sted. Naar dette er Tilfældet, saa maa Rederiet betale Dokagifterne.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb indtraadte der yderligere nogen Tilbagegang i Raterne fra Sortehavet etc., og disse Markeder ligger nu ret fløvt. Heller ikke fra de russiske Havne i Østersøen er der noget Liv i Kornafskibningerne, hvorimod Königsberg har begyndt at røre paa sig, men til Gengæld er der god Fart i Trælastfragtningerne, baade fra Rusland, Sverig og Finland, og en Mængde udmærkede Afslutninger har fundet Sted. Tendensen er meget

fast, og gennemgaaende udnytter Rederne Situationen ved ubarmhertigt at skrue deres Rater og Betingelser op. Der er mangen en Købmand eller Spekulant, som nu faar Kærligheden at føle. Ogsaa Kulfragterne til Østersøen er i rask Stigning, og 4/9 à 5/ kan f. Eks. nu med Lethed belinges til danske Provinshavne for 1500/2500 Tons Baade. De mindre Størrelser faar endnu mere. Det maa nu heller ikke forglemmes, at Bunkerkullene bliver dyrere. Hvad Østen og Nordamerika angaar, da viser disse Markeder ikke nævneværdige Forandringer. Medens Begæret efter Tonnage fra Østen ikke er særlig stort, har det for Nordamerika været jævnt godt, særlig for prompte Baade, og der optoges igen en Række Baade paa Timecharter for amerikansk Regning. Raterne fra Kanada er faste og sligende. I England er Arbejderforholdene i Øjeblikket gennemgaaende rolige, men der tales stadig om ny Strejker igen i Oktober eller senere, dette gør Situationen noget usikker og er vistnok tildels Grunden til, at mange Kulimportører søger at dække sig hurtigt nu.

Østen. For Sukker i Sække fra Java sluttedes adskillige Baade til Marseille/U. K./Kontinentet 28/, U. S. 29/, Marseille/U. K./Holland 28/6 (én), 29/ (to Havne); for Sukker i Kurve betales 30/ til Marseille/U. K./Kontinentet/U. S. — En enkelt Damper sluttedes fra Japan til U. K./Kontinentet til 37/6 pr. Load Tømmer. Hvede Australien/U. S./Kontinentet 26/9; Majs Haiphong og Saigon/Frankrig (to Havne) 27/6, Option Rouen 29/; Kalkutta/U. K./Kontinentet (udsøgt Havn) 27/6 Jute Basis; Kalkutta/Dundee 25/. — Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til 16/ (én), 16/6 (to Havne) U. K. ekskl. Frankrig. Alt pr. September/Oktober.

Sortehavet etc. Store Baade Kherson/Odessa/Nikolajeff eller Sulina 8/3 à 8/6 London eller Rotterdam, 8/9 Hamburg; mindre Baade 8/6 à 8/9 N. C. eller »any«, 9/3 Hamburg; Azow betalte 9/9 »any«, 10/3 Hamburg, 10/6 N. C., 11/ Bergen/Kristiania; Danube/Rotterdam 9/3, Antwerpen 9/6, Hamburg 10/3. — Oljekager Novorossisk/Hamburg 11/; Erts Nikolajeff/Glasgow 8/6, Antwerpen 11/, Poti/Antwerpen 10/1½, Filadelfia eller Baltimore 12/6, alt pr. prompt Afskibning.

Middelhavet. Erts Huelva/Rotterdam 6/1½ »Tinto terms«, U. S. 11/ f. d., Charleston eller Savannah 11/ f. d., Bilbao/Middlesbro 4/9, Almeria/Glasgow 6/6 f. d. Carthagen/Garston 6/9, Hornillo/Glasgow 6/9, Option Ardrossan 6/6, Licata/Gefle, Sundsvall (fire Pladser) 12/ Sulphur.

Nordamerika. Deals St. John N. B./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 41/3, Pugwash/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 42/6; Tømmer Gulfen (to Havne)/Holland 85/ (én), 86/3 (to Havne); Mobile eller Pensacola/Greenock 80/ »Pixpinus«; Galveston/Liverpool, Havre eller Bremen 40/ Bomuld; Golfen/U. K./Kontinentet (H/H) 35/ to til én, 36/3 to til to; Form »O«; Kul Norfolk/Rio de Janeiro 18/6; Virginia/La Plata 20/. — Alt pr. September/Oktober.

Sydamerika. Colastine/U. K./Kontinentet 16/6 Quebracho pr. 15. November/15. December. Colastine/Kontinentet (H/H) 17/ Quebracho pr. 5/15 September; San Lorenzo/U. K./Kontinentet 9/9 O/C; Buenos Aires/U. K./Kontinentet 8/6 O/C. prompt.

Østersøen etc. Blandt Befragtingerne kan nævnes: Petersborg/Antwerpen Fres. 38 D. B. & ¼ Boards Fres. 40; Petersborg/West Hartlepool 32/ Kortprops; Petersborg/Middlesbro 30/ D. B. B.; Petersborg/Kings Lynn 32/6 D. B. B.; Kronstadt/London 29/6 D. B. & ¼ Boards 30/; Brahestad/Kristinestad/Marieberg/Alicante Fres. 75 D. B. B.; Kemi/West Hartlepool 32/6 D. B. B.; Nystad & Raumo/London 32/ D. B. B.; Sundsvall & Hudiksvall/Aleksandria Fres. 64½; Sundsvall (to Pladser)/Sfax & Tunis Fres. 64 D. B. B.; Sundsvall/Southampton 31/ D. B. B. — Fra Hvidehavet sluttedes bl. a. Archangel & Kovda/Cardiff 43/9 D. B. B.; Archangel/London 40/ D. B.; Archangel/West Hartlepool 40/ D. B. — Fra Königsberg er betalt 1/6 Hvedebasis (500 lbs.) til Rotterdam, medens Petersborg

kun kan gøre 1/3¼ (496 lbs.); Libau notere 1/3¼ Havrebasis Rouen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 4/6 (2,600), 4/4½ (4,200); Helsingfors 4/9 (1,800); Swinemünde 4/6 (2,500), Option Stettin 5/; Aalborg 4/3 (1,800); Bandholm 5/6 (1,250); Rouen 5/6 (1,100); Venedig 7/9; Bahia 17/3. — Firth of Forth/Kronstadt 4/4½ (2,500); Sundsvall 4/6 (3,000); Frederikshavn 5/6 (750); Limfjorden 6/6 (600). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Kronstadt 5/9 (2,200), 6/ (2,400 pr. 14. September); Kjøbenhavn 5/6 (1,250); Devonport 2/4½ (2,200); Gibraltar 7/1½ (1,400); Algier Fres. 8 (3,700); Marseille Fres. 9 (4,300); Genua 7/3 (5,200); Port Said 6/6 (5,000); Rio de Janeiro 17/; River Plate 19/3; Colastine 23/ (fri Lægterage); Zarate 22/; Bahia Blanca 20/.

Havarier og Forlis.

Til Lloyds Register er indberettet om 83 Dampskibe og 61 Sejlskibe — over 100 Tons Brutto — som i Aarets første Kvarter er udgaaet af Handelsflaaderne paa Grund af Søskade etc.

Af Dampskibene blev 1 forladt paa Søen, 4 brændte, 11 gik tabt ved Kollision, 13 sank, 14 savnes og 40 blev Vrag ved Stranding. Deraf 79 Staal- og Jernskibe og 4 Træskibe. 35 af Dampskibene var engelske, 8 tyske, 7 sydamerikanske, 6 norske, 4 franske, 1 svensk etc., men ingen danske. Desuden kondenneredes og opluggedes 27 Dampskibe af anden Grund, deraf 25 Staal- og Jernskibe og 2 Træskibe.

Af Sejlskibene blev 5 forladt paa Søen, 5 kondenneredes paa Grund af Søskade, 3 brændte, 5 gik tabt ved Kollision, 4 sank, 9 savnes og 30 blev Vrag ved Stranding. Deraf 14 Staal- og Jernskibe og 47 Træskibe. 17 af Sejlskibene var fra U. S. A., 12 engelske, 8 norske, 6 franske, 1 svensk og 3 danske etc. Desuden kondenneredes og opluggedes 25 Sejlskib af anden Grund, deraf 7 Staal- og Jernskibe og 17 Træskibe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 5/9. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 5/9. — Algarve, Borries, afg. Marseille 6/9. til Denia. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. Stavanger 6/9. hertil. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Riga 31/8. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 4/9. til Reval. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19/8. — Arno, Fischer, ank. hertil 7/9. — Anrora, Gommessen, pass. Brunsbüttel 6/9. for Swansea. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 6/9. — Beira, Lunge, ank. Tørfors 5/9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 29/8. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Denia 6/9. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 6/9. — Dagmar, Bøgvad, afg. Catania 6/9. til Messina. — Douro, Sørensen, ank. London 4/9. — Esbjerg, Strufve, oplagt. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14/8. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 6/9. for Bordeaux. — Odessa, ank. Hull 31/8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 29/8. — Hengest, Munk, ank. Riga 7/9. — Hjeltn, Henriksen, ank. Danzig 4/9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 31/8. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 29/8. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 31/8. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26/8. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 31/8. — Kursk, Wiencke, ank. Råfsø 4/9. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 29/8. — Louise, Larsen, ank. hertil 4/9. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23/8. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 5/9. til Salonica. — Morsø, Nellemann, ank. Stockholm 5/9. — Moskø, Jønsen, pass. Brunsbüttel 6/9. for Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Smyrna 30/8. til Girenti. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 5/9. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunquerque 5/9. hertil. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 6/9. — Oskar II, Hempel, afg. New York 31/8. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 6/9. til Kristiania. — Perm, Gotthardt, ank. London 5/9. — Pregel, Iversen, pass. Gibraltar 6/9. for Barcelona. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 2/9. — Saxo, Müller, afg. Riga 6/9. hertil. — Seine, Daupht, ank. Bordeaux 29/8. — Texas, Clauson Kaas, ank. Baltimore 4/9. — Thyra, Dam, ank. Arendal 4/9. — Tiber, Bech, afg. Petersborg 6/9. til Sikea. —

(Fortsættes Side 537.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1868. »Sandødden« Lystønde atter paa Station. Graadyb. Nordseen. »Sandødden« Lystønde er atter flyttet tilbage til sin Station og ligger nu i 6,5 m Vand. 55° 27' (49') N. Br. 8° 25' (29') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1401. Kjøbenhavn 1911.)

1869. Telegrafkabels Beliggenhed. Jylland—Fæø. Graadyb. Nordseen. Telegrafkabel mellem Jylland og Fæø ligger ca. 700 m NV-ligere end vist i Kortene. Telegrafkabels Leje over Graadyb er paa begge Kyster afmærket ved 1. Bagbaake og 2. Forbaaker. Baakerne NV for Strandby Fyr. Bagbaaken 55° 29' 06" N. Br. 8° 25' 21" Ø. Lgd. NV-lige Forbaake: 55° 29' 04" N. Br. 8° 25' 18" Ø. Lgd. SØ-lige Forbaake: 55° 29' 03" N. Br. 8° 25' 19" Ø. Lgd. Baakerne paa Fæø. Bagbaaken: 55° 28' 03" N. Br. 8° 24' 05" Ø. Lgd. NV-lige Forbaake: 55° 28' 05" N. Br. 8° 24' 07" Ø. Lgd. SØ-lige Forbaake: 55° 28' 05" N. Br. 8° 24' 08" Ø. Lgd.

Alle Baakerne er Normal-Baaker (se Sø.-Fort., Side 52). Kabelt ligger i Baakelinien, ved Fæø drejer Kabelt, i en Afstand af ca. 300 m fra Land, SØ i ind til Kysten. (Kort Nr. 230 og 245. Danske Lods, Side 92. Sø.-Fort., Side 53).

1870. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordseen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 4,4 m, i Svanholm-Løb 2,2 m, i Kobber-Løb 3,0 m, i Gaasholm-Løb 3,0 m. Der er saaledes for Tiden 3,0 m Dybde mellem Nordseen og Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N. Br. 8° 13' Ø. Lgd.

1871. Midlertidigt Fyr flyttet. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat. Det midlertidige Fyr paa Fundamentet til Hals-Barre Fyr er af Hensyn til Arbejdernes Fremskridet flyttet 7 m S. 14° V. i; samtidig er Flammens Højde forøget til 7,0 m. I øvrigt uforandret. 56° 57' 18" N. Br. 10° 25' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2751, 1910 og 1220. Kjøbenhavn 1911.)

1872. Mindre Dybde. Skide-Røn NV. Læssø S. Kattegat. Ved yderligere Eftersøgning af Pullen c. 1 Sm NV for Skide-Røn er der fundet mindste Dybde af 1,2 m. Stedet vil blive afmærket med en hvid Stage med en Halmvisk. 57° 08' (20") N. Br. 11° 00' (03") Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 233. Sø.-Fort., Side 14.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1403. Kjøbenhavn 1911.)

1873. Mindre Dybde. Kallundborg. Store-Bælt. I Indløbet paa Midten af Bølgebrøderen ved Kallundborg Havn er Dybden kun 2,2 m. (Havne-Lods, Side 64.)

1874. Oplysning om Lods. Holbæk. Isefjorden. Posten som Lods ved Holbæk Lodseri vil fra 1ste Oktober d. A. indtil videre ikke blive besat. Lodserierne vil blive udførte af Rorvig Lodseri, ved Udgaaende efter Bestilling hos Lodsoldermanden i Rorvig. Holbæk Havn: 55° 43' N. Br. 11° 43' Ø. Lgd. (Kort Nr. 131, 136, 160 og 211. Danske Lods, Side 28, 528 og 524. Havne-Lods, Side 56.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1875. Taagesignal-Station skal oprettes. Hveen Fyr. Hveen. Sverrig. Ved Hveen Fyr, paa Hveen NV-Kyst, skal i 1911 oprettes en Taagesignal-Station. Taagesignalet vil blive givet med Sirene. Et-Stod hver 1 Minut. 56° 54' 53" N. Br. 12° 40' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 286.)

1876. Skydeøvelser. Stockholm Skærgaard. Naar der i 1911 finder Skydning med Ka-

1901. Uddybningsarbejder. Plymouth Sound. England. I Plymouth Sound foretages Uddybningsarbejder i Nærheden af Fortøjningerne 1 og 2, som er indragnede i den Anledning. Arbejdet udføres af 2 Muddermaskiner, som viser 1 rødt Flag eller 1 rødt Lanterne. Man skal gaa rigeligt uden om disse Maskiner, hvis Fortøjningskedder strækker sig langt ud, de skal passeres med langsom Fart. Bølgebrøderen: 50° 20' N. Br. 4° 08' V. Lgd.

1902. Fyr atter normalt. Batten Bølgebrøder. Plymouth Sound. Fyret paa Batten Bølgebrøder viser atter hvert Lys med En-Formorkelser hver 5 Sek. Naar Fyret kommer i Uorden, vil det erstattes af et rødt, lodret Dobbellys. 50° 21' N. Br. 4° 08' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1053. Kjøbenhavn 1911.)

1903. Fyrskib sunket. »North-West«, Liverpool Bay. »North-West« Fyrskib ligger sunket paa sin Ankerplads. Et Reservefyrskib, som man bør holde godt uden om, vil suarest muligt blive udlagt. 53° 31' N. Br. 3° 31' V. Lgd.

1904. Fyrs Synsvidde midlertidig forandret. Hysgeir (Oigh sgeir). The Small Isles. Skotland. I en Del af September 1911 vil Hysgeir (Oigh sgeir) Fyr have en svagere Lysevne. 56° 58' N. Br. 6° 41' V. Lgd.

1905. Baake midlertidig ødelagt. Bogha cas Sruth. Loch Nevis. Bogha cas Sruth Baake er bortskyllet af Søen. 57° 01' N. Br. 5° 45' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1906. Zone for nedykkede Undervandsbaade. Brest. Frankrig. Naar Signalet for nedykkede Undervandsbaade (rødt og gult Flag) vises fra Sematoren eller Ledsagedampere, paalægges det indtrængende at Skibe af hvilken som helst Art, som passerer Brest Red, undgaa at komme ind i nedennævnte Farvand, som er det eneste Sted paa Røden, der er forbeholdt Undervandsbaade. Farvandet begrænses med N. af Lintien, som fra Pointe du Stiff (en lille Pynt c. 700 m S. 81° V. fra Pointe des Espagnols) gaar ud i Retningen N. 61° Ø., mod V. af Lintien mellem Pointe des Espagnols og Trébéron Ø-Pynt, samt af Lintien »Grenoc lille Taarn fri til venstre for Pointe de l'île Longue«, mod S. af Lintien mellem Pointe de l'île Longue, mod Ø. af sen for Lanvéoc Fort, samt af Lintien mellem Ø-Pynten af Lanvéoc og Pointe Doubdy, mod Ø. af Lintien, der fra Pointe des Espagnols gaar gennem venstre Kant af Øen Ronde, dernæst af Lintien fra V.-Pynten af Øen Ronde til Saint-Martin Kirke og endelig af Lintien »Saint-Pierre Kloketaarn overet med Ø-Hovedet af S.-Dæmningen ved Rade Abri. 48° 23' N. Br. 4° 30' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1697. Kjøbenhavn 1911.)

1907. Fyr forandret. Grom. Concarneau. Frankrig. Croix Fyr er nu et Fyr med Tre-Formorkelser hver 18 Sek. I øvrigt uforandret. 47° 52' 11" N. Br. 3° 55' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1562. Kjøbenhavn 1911.)

1908. Fløjtebaade midlertidig ombyttet med Klokketønde. Petite-Berge. Les Sables d'Olonne. Petite-Berge Fløjtebaade er midlertidig ombyttet med en sort Klokketønde. 46° 29' 00" N. Br. 1° 50' 39" V. Lgd.

1909. Afmærkning forandret. Bassin d'Arcachon. Paa Grund af Farvandsforandringer i Bassin d'Arcachon er følgende Tønder flyttet: a) Rød Spirtønde Nr. 2 med Kogle er flyttet c. 360 m SØ i til 44° 32' 48" N. Br. 1° 17' 00" V. Lgd. b) Sort Spidstønde Nr. 5 med Cylindere er flyttet c. 500 m VSV. i til 44° 33' 06" N. Br. 1° 16' 43" V. Lgd. c) Sort Spidstønde Nr. 11 med Cylindere er flyttet c. 280 m N. i til 44° 36' 27" N. Br. 1° 13' 53" V. Lgd. d) Rød Tønde Nr. 4 af særegen Form og med cylindrisk Topbetegnelse er flyttet c. 150 m SSV. i til 44° 35' 40" N. Br. 1° 13' 48" V. Lgd.

1910. Oplysning om Fyr. North Rock. Bermuda Islands. Fyret, der skal tændes paa North Rock, vil blive et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. 32° 28' 20" N. Br. 64° 45' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1760. Kjøbenhavn 1911.)

1911. Banke fundet. Little Mekattina Island S. Gulf of St. Lawrence. Labrador. En Banke, som er c. 1 1/4 Sm i Udstrækning inden for 36 m Grænsen med 2 Støder paa 18 m Vand, er fundet 19 1/2 Sm S. 86° Ø. fra St. Mary Islands NØ-lige Top og S. 20 Ø. fra Ø-ligste Bald Island. 50° 18' 45" N. Br. 59° 06' 10" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 305.)

1912. Ledebaaker opført. Hawke Bay. Newfoundland V.-Kyst. En hvid Forbaake med hvid opadvendt Trekant paa Toppen er opført paa S.-Siden af Hawke Bay, 120 m S. 30° Ø. fra Pladsen for den hvide Korsbaake og S. 36° V. fra Robinson Island Ø-lige Top. 50° 35' N. Br. 57° 16' V. Lgd. En 17 m høj, hvid Bagbaake med nedadvendt Trekant paa Toppen er opført 180 m S. 60° V. fra Forbaaken. Round Hummock ligger i Baakelinien, som i ikke under 11 m Vand leder gennem Robinson Channel. Den hvide Korsbaake er nedlagt.

1913. Nyt Fyrtaarn. Portneuf-en-bas. River St. Lawrence. Canada. Portneuf-en-bas Fyr vises nu fra et Fyrtaarn, der staar 250 m S. 25 1/2° V. fra det gamle Fyrtaarn, som er nedrevet. Fyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 13 Sm. Gamle Fyrtaarn: 48° 37' 15" N. Br. 69° 05' 10" V. Lgd.

moner Sted fra Fæstningerne Vaxholm og Oscar-Frederiksborg, vises fra Skydepladsen: 2 røde Kugler (den ene over den anden) eller 2 røde Kuglelancerer (ligeledes).

Ved Skrydningen paa Trælshavet og i V. Saxariffæden vises fra Signalmasten paa Tistevø: 1 rødt Flag eller 2 grønne Kuglelancerer (den ene over den anden). Tistevø: 59° 26' N. Br. 18° 24' Ø. Lgd.

1877. Lystønder ikke paa Plads. Strøgden og Nordvalen. Bottniske Bugt. Foren af Damperen »T. M. Werner« rapporterer at have passeret en Del Prikker med Flag imellem »Sulpan« Fyrskib og Vraget af Damperen »Sangstade« den 26de August d. A., samt at Lystønderne Sotgadden, 63° 33' 18 N. Br. 20° 50' 30" Ø. Lgd., og Nordvalen, 63° 52' 25" N. Br. 20° 49' 05" Ø. Lgd., ikke observeredes, men at deres Plads var markeret ved Søstær. Prikkerne er rimeligvis udlagt til Brug ved Opmaalning. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1532 og 1605. Kjøbenhavn 1911.)

1878. Grunde afmærket. Kjøbenhavn 1911. Bottniske Bugt. Finland. I Farvandet, som fra Søen fører forbi Lodsstationen Tankar til Yksnija Haven, er der, omtrent i Trunklippan Ledefyrhulne, fundet to 5. m Grunde paa 63° 57' 47" N. Br. 22° 49' 40" Ø. Lgd. og 63° 57' 00" N. Br. 22° 52' 30" Ø. Lgd. Begge Grunde er afmærket med en rød-hvidt stribet Spirteude med Kors.

Skibe med over 4. m Dybegaende advares mod at besølle dette Farvandet om Natten.

1879. Fyrskibet »Storbroten« ombyttes midlertidig. Bottniske Bugt. I Begyndelsen af September 1911 ombyttes »Storbroten« Fyrskib for et Par Ugers Tid med et Reserverfyrskib, der vises rødt, fast Lys. 60° 25' N. Br. 19° 10' Ø. Lgd.

1880. Taagsignal forandret. Kalbodengrunden Fyrskib. Finske Bugt. Rusland. »Kalbodengrunden« Fyrskib giver nu Taagsignaler med Strøpe, Et-Stød hver 23 Sek. à 26 Sek. Stød 5 Sek. à 6 Sek. Pause 18 Sek. à 20 Sek. 39° 58' N. Br. 25° 36' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1881. Tønder skal ombyttes med Lystønder. Kronstadt. Finske Bugt. De almindelige, røde Tønder og hvide Tønder ved Indløbet til Kronstadt store Red skal i den nærmeste Fremtid ombyttes med Lystønder. Redden: 60° 00' N. Br. 29° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1882. Fyrskib atter udlagt. »Saritcheff«. Østersøen. »Saritcheff« Fyrskib er atter paa Station. 58° 17' N. Br. 21° 21' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 382. Kjøbenhavn 1911.)

1883. Oplysning om Lys- og Klokketønde. Pernan. Riga Bugt. Østersøen. Lys- og Klokketønden paa Pernan Red ligger c. 43 m Ø. for Ledefyrhulnen i 5. m Vand. 1340 m fra Baaken paa Enden af den S.-lige Møle. Den viser hvidt Et-Blink af 1 Sek. Varighed c. hver 3½ Sek. 18 à 19 Blink i Minuttet. Blinkene lyser med forskellig Sltryk. 58° 21' N. Br. 24° 27' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1678. Kjøbenhavn 1911.)

1884. Tønde udlagt. Lysørst Rev. Østersøen. Paa Ø.-Siden af Lysørst Rev er der til Brug for russiske Krigsskibe i 9. m Vand udlagt en hvid-rød Spirteude med 1 rød, opadvendt Kost over 1 rød, nedadvendt Kost. 57° 35' 38" N. Br. 21° 39' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1885. Afmærkning forandret. Bursstaaken. Femern. Tyskland. De 6 Spirteuder paa Bagbords-Side af Indløbet til Bursstaaken er ombyttet med 5 sorte Spidstønder med Kugle som Topbetegnelse. Bursstaaken: 54° 25' N. Br. 11° 11' Ø. Lgd.

1886. Oplysninger om Vrag. Kieler-Fjord. Vraget i Kieler-Fjord er Vraget af Damperen »Askersund«, det ligger c. 1 Sm ØNØ. fra »Bilke« Fyrskib. Mastetoppene er over Vandet. 50 m ØNØ for Vraget ligger en grøn Lys- og Klokketønde med Ø.-lig Topbetegnelse, der viser grønt Lys med To-Formkøller hver 8 Sek., Lys 1, 3 Sek., Mørke 1, 3 Sek., Lys 3, 3 Sek., Mørke 1, 3 Sek. 54° 28' 22" N. Br. 10° 16' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1813. Kjøbenhavn 1911.)

II. Kategat og Skagerrak.

1887. Grund fundet. Grundis Beliggenhed. Skælder-Vik. Sverrig. I Skælder Vik er der fundet en Grund med 5. m Vand paa 56° 20' 25" N. Br. 12° 41' 30" Ø. Lgd. Begrebsgrund ligger noget Ø.-ligere end vist i Kortene. Den sorte og røde Vager ved Grunden staar paa 56° 20' 02" N. Br. 12° 42' 17" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187, 210 og 211.)

1888. Fyr forandret. Vard. Gøteborg Skærgaard. Den hvide, faste Lysvinkel i Vard Fyr lyser nu fra S. 16° Ø. til S. 14½° Ø. Fyret viser nu rødt Lys fra S. 14½° Ø. gennem S. til S. 10° V. Fyret viser hvidt, uforstærket Lys fra S. 75° Ø. til S. 65° Ø. 57° 38' 07" N. Br. 11° 48' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods, Side 247.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1101. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1889. Lys- og Lyttønde udlagt. Jæderens Rev. Norge. Ved Jæderens Rev er udlagt en Lys- og Lyttønde, der viser hvidt Et-Lys c. hver 4 Sek. 58° 46' 00" N. Br. 5° 24' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 709. Kjøbenhavn 1911.)

1890. Tønde forsynet med Spejlsapparat. Loreley Bank. Helgoland Ø. Tyskland. Den hvide Baaketønde Loreley Bank S. er nu forsynet med Spejlsapparat. 54° 11' 20" N. Br. 7° 39' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1819. Kjøbenhavn 1911.)

1891. Lystønder midlertidig udlagt. Helgoland. Ved Indløbet til Sudhafsen, Helgoland, er der midlertidig udlagt følgende Lystønder, da Fyret ved det ny Haveanlæg stedvis skjules: 1) En rød Lystønde A/0, der viser hvidt Lys med Et-Formkøller hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., i 15 m Vand paa 54° 09' 47" N. Br. 7° 54' 24" Ø. Lgd. 2) En sort Lystønde 2, der viser rødt To-Blink hver 12 Sek., Blink 1, 3 Sek., Mørke 2, 3 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 6, 3 Sek. i 4. m Vand paa 54° 10' 25" N. Br. 7° 34' 32" Ø. Lgd. For Indgaaende skal man holde den første om Styrbord, den anden om Bagbord.

Lystønderne vil blive inddraget efter Fyrhaakens Flytning eller i Begyndelsen af Decemher 1911. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2368. Kjøbenhavn 1910.)

1892. Opmaalingsbåke udlagt. Bilsun. Opmaalingsbåken ved Løbet til Bilsun Haven er atter udlagt. 54° 07' N. Br. 8° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1546. Kjøbenhavn 1911.)

1893. Forsøgsgrunden inddraget. Elben. Forsøgsgrunden, der var udlagt mellem Vattet og Fyrskib »Elbe V.«, er inddraget. Fyrskibet: 53° 56' N. Br. 8° 40' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 710. Kjøbenhavn 1911.)

1894. Skrydveiser. Cuxhaven. Elben. Fra den 7de til den 16de September 1911 arholder den tyske Flaade Dag- og Nat-Øvelser paa Unterelbe ved Cuxhaven. Øvelsespladsen er kendelig ved, at der er oprykket en Række Skibedampere og Fartøjer, desuden ses flere smaa Dampere med sorte Skorstenne markeret med hvide Tal. Øvelsespladsen ligger noget oven for Lünen »Tønden Grodenør Staak—Spidstønde 16 paa V.-Siden af Farvandet«. Ved Tønde 16 opskræbes et Fartøj, som fører 1 rødt Flag paa Toppen eller 3 Lanterner (rød, hvid, rød) i samme lodrette Linie, desuden føres Ankerlatterne. Skibene paa Øvelsesstødet, der ligger c. 500 m ude i Farvandet regner fra Skagerrak. Løbet er rødt Flag eller en rød Lanterne foruden Ankerlatterne. Mellem Skagerrak ved Nørfelder Ufer og det Ø.-ligste opankrede Fartøj er det forudt at sejle; man maa heller ikke ankre inden for 1000 m fra Øvelsespladsen. Smaa Sejlskibe og mindre drivstikkende, udgaaende Dampere skal saa vidt muligt holde det ved Tønde 16 opankrede Fartøj om Bagbord. De skal derfor ved den sorte Spidstønde 17 holde ud af det afmærkede Farvandet og oven for den sorte Spidstønde 15 atter holde inde i dette af Havn til Krantzand. Man skal holde mindst 50 m uden om det ved Tønde 16 opankrede Fartøj og uden om det Ø.-ligste Fartøj. Uden for det afmærkede Farvandet er der en c. 500 m bred Strækning med mindst 4, 5 m Vand. Det er forudt at indhegne hinanden paa Strækningen mellem Tønde 15—Tønde 17.

Tønde 16: 53° 51' N. Br. 8° 45' Ø. Lgd.

1895. Lystønde udlagt. Aussenlande. Jade. Lystønden, c. ½ Sm S. fra »Aussenlande« Fyrskib, er nu udlagt. 53° 51' 00" N. Br. 7° 56' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1822. Kjøbenhavn 1911.)

1896. Lystønde atter udlagt. Orrust. Molengat. Zeegat van Texel. Holland. Den sorte Lystønde, Orrust, er atter udlagt og den midlertidige Tønde inddraget. 52° 58' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1689. Kjøbenhavn 1911.)

1897. Dybde aflæst. Harwich. England. Dybden paa grunden, som ligger 6½ Kil Sø fra Landguard Point i Doverent Ledefyrhulne, SV. for Andrews Tønde, er gennemgaaende kun 5. m; den mindste Dybde, 4, 5 m, er fundet tæt ved S.-Enden af Grunden. Andrews Tønde: 51° 55, 5 N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

1898. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde. Hull Middle. River Humber. Lys- og Klokketønde Nr. 12 paa N.-Kanten af Hull Middle er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, mærket »12«, der viser hvidt Lys med Et-Formkøller. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1899. Fløjteønde ombyttet med Lys-, Fløjte- og Klokketønde. »Quest des Approches de l'Éclaire, Havre. Frankrig. Fløjteønden »Quest des Approches de l'Éclaire« er nu ombyttet med en sort Lys-, Fløjte- og Klokketønde. 49° 29' 59" N. Br. 0° 00' 59" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 101. Kjøbenhavn 1911.)

1900. Fyr midlertidig forandret. Noires. Saint-Malo. Fyret paa Noires Moløved er slukket og det midlertidige, røde, faste Fyr er tændt. 48° 38' 38" N. Br. 2° 01' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1556. Kjøbenhavn 1911.)

1914. Tønde flyttet. **Barrett Ledges, River St. Lawrence.** Efter Opmaaling af St. Lawrence River er Tønde 40 B, ved SV.-Enden af Barrett Ledges flytet og ligger nu i 3, m Vand paa V.-Kanten af Grundten. 47° 52' 34" N. Br. 69° 37' 54" V. Lgd.

1915. Radiotelegraf-Station oprettet. **Grindstone Island, Magdalen Islands, Gulf of St. Lawrence.** Ved Grindstone Island er oprettet en Radiotelegraf-Station med Marconi Apparat. Normal Rækkevevne: 150 Sm. Bølglængde: 600 m. Kaldesignal M U D. 47° 23' 00" N. Br. 61° 54' 20" V. Lgd.

1916. Undervandsklokke udlægges til Forsøg. **Fame Point, Gulf of St. Lawrence.** En Undervandsklokketønde vil, uden nærmere Varsel, til Forsøg blive udlagt i 18 m Vand, c. 1/2 Sm N. for Fame Point Fyr. 49° 07' 37" N. Br. 64° 36' 30" V. Lgd.

Søfolk anmodes om at indrapportere deres Observationer angaaende Lydbarheden af denne Tønde, hvad enten de er gunstige eller ugunstige, til Department of Marine and Fisheries, Ottawa. Da den er udlagt til Forsøg, advares man mod at stole paa at finde den i fuld Orden.

1917. Fyr skal forandres. **Paddy Shoal og Janvrin Shoal, Gaspé Basin, Gulf of St. Lawrence.** Pieren, paa hvilken Paddy Shoal Fyr staar, er malet rød, for at markere, at den skal holdes om Styrbord for Indgaende. Den 1ste Oktober 1911 forandres Paddy Shoal Fyr uden nærmere Bekendtgørelse til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 7 Sek. 48° 49' 57" N. Br. 64° 27' 59" V. Lgd.

Pieren, paa hvilken Janvrin Shoal Fyr staar, er malet sort for at markere at den skal holdes om Bagbord for Indgaende. Den 1ste Oktober 1911 forandres Janvrin Shoal Fyr til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7 Sek. 48° 49' 44" N. Br. 64° 28' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1245. Kjøbenhavn 1911.)

1918. Fyr tændt. **L'Anse à Beaufils, Gaspé Coast, Gulf of St. Lawrence.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af L'Anse à Beaufils Værft. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm. 48° 28' 44" N. Br. 64° 17' 44" V. Lgd.

1919. Tønde udlagt. **Petit Rocher, Chaleur Bay, New Brunswick.** En rød Spiritønde er udlagt i 7 m Vand ved et Skær, der ligger c. 275 m NØ. for Yderenden af Bølgebrøderen ved Petit Rocher. 47° 47' 14" N. Br. 65° 42' 07" V. Lgd.

1920. Stormsignal-Stationer oprettet. **Cape Breton Island.** Paa Cape Breton Island er oprettet følgende Stormsignal-Stationer:
Paa N.-Kysten: 1) Ved Brinken paa Ø. Siden af Bølgebrøderen, kendt som Fisherman's Reserve, Bay St. Lawrence.
Paa Ø.-Kysten: 2) Ved Cranberry Head, Sidney Harbour. 3) Ved Alder Point, Little Bras d'Or. 4) Ved Carey Beach, New Campbellton. 5) Ved Breton Cove. 6) Ved North Ingouish. 7) Ved Neil Harbour, Shoal Point. 8) Ved Dingwall, Aspy Bay.
Paa S.-Kysten: 1) Ved L'Ardoise.

1921. Baaker opført. **Gull Island og Doctor Island, Caribou Channel, Northumberland Strait, Nova Scotia N.-Kyst.** 2 røde Ledebaaker er opført paa Gull Island, de leder S. fra ind i Caribou Channel, mellem Nova Scotia og Pictou Island. Forbaaken, der har rød Diamant paa Toppen, staar 280 m S. 22 1/2° V. fra Caribou Point Fyr. 45° 45' 57" N. Br. 62° 40' 17" V. Lgd. Bagbaaken, der har rød Skive paa Toppen, staar 1480 m N. 71 1/2° V. fra Forbaaken. Forbaaken holdt overet med Caribou Point Fyr i S. 22 1/2° V. leder klar af Middle Shoals. 2 røde Baaker er opført paa Doctor Island. Forbaaken, der har hvid Diamant med rød Kant paa Toppen, staar paa Ø.-Kysten af Øen, ontrent midt imellem Doctor Point og Pynuten paa NØ.-Enden af Øen. 45° 44' 40" N. Br. 62° 39' 00" V. Lgd. Bagbaaken, der har hvid Skive med rød Kant paa Toppen, staar 420 m S. 10° Ø. fra Forbaaken. Holdt overet leder Baakerne N. fra ind i Caribou Channel.

For Fremtiden vil Fyret paa Gull Island blive kaldet Caribou i Stedet for Caribou Island Fyr.

1922. Undervandsklokketønde udlægges til Forsøg. **Egg Island Lys- og Fløjtetønde, Nova Scotia S.-Kyst.** En Undervandsklokketønde vil, uden nærmere Varsel, til Forsøg blive udlagt c. 120 m N. for Egg Island Lys- og Fløjtetønde. 44° 36' 07" N. Br. 62° 49' 03" V. Lgd.

Søfolk anmodes om at indrapportere deres Observationer angaaende Lydbarheden af denne Tønde, hvad enten de er gunstige eller ugunstige, til Department of Marine and Fisheries, Ottawa. Da den er udlagt til Forsøg, advares man mod at stole paa at finde den i god Orden.

1923. Oplysning om Tender. **Petpeswick Inlet, Nova Scotia S.-Kyst.** Den sorte Spiritønde i Petpeswick Inlet ligger i 1,8 m Vand i Kbl S. 51 1/2° Ø. fra Casey Point. 44° 41' 24" N. Br. 63° 10' 15" V. Lgd. og den røde Spiritønde ligger i 1,8 m Vand 1/6 Sm S. 68 1/2° V. fra N.-Kanten af Petpeswick Head. 44° 41' 24" N. Br. 63° 09' 52" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1297. Kjøbenhavn 1911.)

1924. Fyr tændt. **Hall Harbour, Bay of Fundy, Nova Scotia.** Paa Yderenden af Ø.-Bølgebrøderen, der strækker sig 24 m N. 45° V. ud fra Kysten, ved Hall Harbour er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm. 45° 11' 54" N. Br. 64° 37' 20" V. Lgd.

1925. Fyr tændt. **Hampton, Bay of Fundy, Nova Scotia.** Paa en Høj c. 60 m fra

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Septbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 1/2 - 3/4	107 1/2	107 3/4
Danmark	73 - 72 3/4	72 3/4	73 1/4
Norden	92 3/4	92 1/2	93
København			
Carl	91 1/2 - 3/4	91 1/4	91 1/2
Dannebrog		86	87
Skjold	71 1/2 - 3/4	71 1/4	71 1/2
Urania		14	16
Union			
Dampsk. af 1896	86 1/2	86 1/2	86 3/4
Hejmdal	100	100	100 1/4
Østasiatiske	137 - 1/4	137	137 1/4
Østersøen			
Nordsøen		5	7
Gorm	93 1/2	93 1/4	93 1/2
Torm	88	87	89
Inga			
Cimbria		62	75
Vesterhavet		120	
Helsingørske-Dampskibs Selskab		6	10
Forenede Bugser-Selskab		60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	50 3/4 - 51	50 3/4	52
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		92 1/2	93 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		86	86 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		89 3/4	90
4% - - - - - 2. Serie.		94 3/4	95 1/4
4% - - - - - 1.		96	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		89	89 1/4
4% - - - - - 7.		95	95 1/4
3 1/2% Landkreditk.		88	90
4% Østift. Kreditf.		95	95 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			150 1/2
Privatbank	113 1/4		113 1/2
Landmandsbank	139 3/4 - 140		139 3/4
Handelsbank			140
Grundejersbank			20 1/4
Burm. & Wain	94 1/2 - 94		94
Helsingørs Jærnsk.	76 1/2 - 76 3/4		76 3/4
Sukkerfabr.	267 - 265 3/4		265 3/4
Bryggeri Aktier	192 3/4 - 191 3/4		192 1/2

Vekselkurser d. 6. September 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.75
London	18.19	18.15
Paris	72.10	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 6. September 1911.

Russiske Noter	216.55
4% Russiske Consols	91.80
3 1/2% Boden Kredit	88.80
5% Mexikanske 1899	99.70
5% Rumænske Stats	102.80
4% - - - - - 1890	95.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 184,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 62,000, „Dannebrog“ 44,000, „Skjold“ 62,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Hejmdal“ 78,000, „Gorm“ 38,000, „Neptun“ 14,000, „Dansk-russisk“ 136,000, „Østasiatisk“ 204,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Kysten, 150 m S. 39° Ø. fra NØ-Hjørnet af den V-lige Bølgeryd ved Hampton er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 14 Sm. 44° 54' 20" N. Br. 65° 21' 00" V. Lgd.

1926. Fyr forandres. Ship John Shoal, Delaware Bay, Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrænt den 14de September 1911 forandres Ship John Shoal Fyrs Lyssvinkler saaledes, at Fyret kommer til at vise rødt Lys fra N. 42° V. gennem N. og Ø. til S. 37½° Ø. gennem S. og V. til N. 42° V. I øvrigt uforandret. 39° 18' 19" N. Br. 75° 22' 37" V. Lgd.

1927. Fyr forandres. Maurice River, New Jersey, Delaware Bay. Omtrænt den 12te September 1911 forandres Maurice River røde, faste Fyr til et rødt Blinkfyr, der viser Ek-Blink hver 6 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 5,1 Sek. Samtidig foreges Lyssvinklen. 39° 11' 45" N. Br. 75° 01' 40" V. Lgd.

1928. Fyr forandres. Elbow of Cross Ledge, Delaware Bay. Omtrænt den 7de September 1911 forandres Elbow of Cross Ledge Fyrs Lyssvinkler saaledes, at Fyret kommer til at vise hvidt Lys fra S. 39° Ø. gennem S. og V. til N. 31¼° V., rødt Lys fra N. 31¼° V. gennem N. og Ø. indtil S. 39° Ø. I øvrigt uforandret. 39° 10' 54" N. Br. 75° 16' 07" V. Lgd.

1929. Fyr og Taagsignal forandret. »Northeast End« Fyrskib, Delaware Bay. »Northeast End« Fyrskib Nr. 44 er forandret. Fyret er et hvidt Lynfyr, der viser Ek-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Højde: 15 m. Taagsignal gives med Sirene, To-Stød hver 2 Minutter, Stød 4 Sek., Pause 5 Sek., Stød 4 Sek., Pause 107 Sek. Naar Sirenen er i Orden, ringes med Klokke.

En Undervandskloke giver Tallet »45« paa følgende Maade: Fire-Slag, Pause 6 Sek., Fem-Slag, Pause 12 Sek. 38° 57' 45" N. Br. 74° 29' 34" V. Lgd.

1930. Undervandsindring. New River Inlet, Florida. Føberen af Damperen »Toldeo« rapporterer at Damperen den 27de Juli 1911 rødt ved en Undervandsindring c. 7 Sm S. 5½° V. fra Hillsboro Fyr og N. 42° Ø. fra Fort Landerdale. Skibet blev stoppet og et Løskud gav 13 m Vand. Hillsboro Fyr: 26° 15' 32" N. Br. 80° 04' 44" V. Lgd.

218

219

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1931. »Herald Bank« Fyrskib ombyttes midlertidig med Lystønde. Galveston, Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. »Herald Bank« Fyrskib Nr. 81 vil paa Grund af Eftersyn midlertidig blive ombyttet med en rød Lystønde, mærket »H. B. 2«, der viser hvidt Lys med Br-Fortmørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 29° 06' 05" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd.

1932. Vrag uskadeliggjort. Campeche, Mexico. Vragtønden, der laa c. 1 Sm N. 9° Ø. fra Campeche Katedral, er inddraget, da Vraget af »Imperiosa« er uskadeligt. Katedralen: 19° 50' N. Br. 90° 33' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1933. Fyr atter normalt. Negra Point, Brasilien. Negra Point Fyr viser nu hvidt To-Blink hver 5 Sek. 22° 57' 30" S. Br. 42° 40' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 928. Kjøbenhavn 1911.)

1934. Lystønder udlagt. Uruguay River, Uruguay. I Uruguay River er udlagt følgende Lystønder neden for Paysandu:

- 1) I Almiron Løbet: Paa Styrbords Side, to røde Lystønder, der viser rødt Ek-Lyn. Paa Bagbords Side, paa Midten af Løbet, en sort Lystønde, der viser hvidt Ek-Lyn.
- 2) I Urquiza Løbet: Paa Bagbords Side, tre sorte Lystønder, der viser hvidt Ek-Lyn (en ved hver Ende af Løbet og en paa Midten).
- 3) I Vera Løbet: Paa Styrbords Side, en rød Lystønde, der viser rødt Ek-Lyn. Paa Bagbords Side, en sort Lystønde, der viser hvidt Ek-Lyn. Paysandu: 32° 19' S. Br. 58° 03' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1935. Fyr tændt til Forsøg. Les Moines, Bonifacio Stræde, Korsika. Det røde, faste Fyr paa Les Moines Banke er tændt. 41° 26' 04" N. Br. 8° 53' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 888. Kjøbenhavn 1911.)

1936. Lystønde udlagt. Tremonti, Maddalena, Sardinien N.-Kyst. Ved Tremonti Grund, Maddalena, er i 20 m Vand, c. 100 m NNØ, fra 5 m Grunden, udlagt en Lystønde, der viser rødt Ek-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Synsvide: 6 Sm. Ved Indgaenden i Arkipelaget skal man holde Lystønden om Bagbord. Maddalena: 41° 20' N. Br. 9° 26' Ø. Lgd.

1937. Fyr atter normalt. Cagliari, Sardinien S.-Kyst. Fyret paa den ny-S-Mole ved Cagliari Havn brænder atter normalt. Cagliari: 39° 12' N. Br. 9° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1715. Kjøbenhavn 1911.)

1938. Fyr atter normalt. Neapel, Italien V.-Kyst. Det røde Blinkfyr paa S. Gennaro Molen brænder atter normalt. 40° 50' N. Br. 14° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1865. Kjøbenhavn 1911.)

1939. Lystønde forandret Farve. Scario, Marsala, Sicilien V.-Kyst. Den røde Lystønde ved Scario er nu hvid og sort vandret striket. 37° 54' 15" N. Br. 12° 24' 30" Ø. Lgd.

1940. Fyr forandret. Porto-cannale di Magnavacca, Italien Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr, der staar 25 m fra Yderenden af Pelevarvket S. for Porto-cannale di Magnavacca er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvide: 6 Sm. 44° 40' N. Br. 12° 15' Ø. Lgd.

1941. Fyr forandret. Gadant (Gudant), Sorte Hav, Rusland. Gadant (eng. Fyrl.) eller Gudant (russk Fyrl.) Fyr er forandret til et rødt Lynfyr, der viser Ek-Lyn hver 2,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Lyssvinklerne er uforandret. 43° 06' N. Br. 40° 39' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1942. Karantænestemmelser. Færrerne. Triest er erklæret kolerasmittet.

Gibraltar. — Skibe, som kommer fra Genua uden rent Sundhedspas udstedt af den engelske Konsul, tilstedes ikke Adgang til Havnen før 7 Dage efter Afrejsen fra Genua og kun efter tilfredsstillende Lægeundersøgelse.

Malta. — Nicolajev er erklæret kolerasmittet.

Rusland. — Hongkong og Shanghai er erklæret pestsmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N beyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Kors eller Englands, August 1911.

N 228 River Niger. — Maconokie Island to Lokoja.

R 300 Arctic Ocean. — Anchorages on the west and north coasts of Spitsbergen.

Tyr, Thaning, ank. Windau 7./9. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 6./9. til New York. — Vendsyssel, Larsen, afg. Antwerpen 6./9. til Petersborg. — Viking, Meyer, ank. hertil 31./8. — Minsk, Harder, ank. Riga 3./9. — Tomsk, Kruse, ank. Aarhus 3./9. — Saratov, ank. Libau 1./9. — Vadsø, ank. Swansee 6./9. — Lena afg. herfra 1./9. til Manchester.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Penang 2./9. hjemg. — Samui afg. Bangkok 7./9. hjemg. — Bandou pass. Gibraltar 6./9. hjemg. — Pangan pass. Perim 4./9. udg. — Chumpon ank. Antwerpen 7./9. udg. — Arabien pass. Lydd 27./8. udg. — Siam pass. Gibraltar 5./9. hjemg. — Indieu pass. Perim 5./9. hjemg. — Kina ank. Dalny 4./9. hjemg. — Tranquebar ank. Hongkong 7./9. udg. — Cathay afg. Kjøbenhavn 4./9. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Kjøbenhavn 4./9. hjemg. — St. Jan afg. Portland 27./8. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 3./9. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 1./9. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 4./9. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 6./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 3./9. til Hungerburg. — Russ, Petersen, ank. Kronstadt 31./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 6./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 3./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 2./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 4./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 4./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 2./9. til New Mills. — Newa, Dahl, ank. Garston 28./8.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Granton 3./9. til Nyborg. — Nordsøen, Gram, ank. Palma 4./9. — Nexos, Basse, afg. Trångsund 4./9. til Tarragona. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 2./9. — Inger, Schiff, ank. Leith 3./9. — Karla, Nielsen, ank. Newcastle 5./9. — Laura, Pedersen, afg. Valencia 2./9. til Cardiff. — Nora, Lauritsen, ank. Sevilla 4./9. — Bodil, Uldall, afg. Almeria 4./9. til Liverpool. — Dagmar, Skou, ank. Borgå 5./9. — Nerna, Mikkelsen, ank. Neufahrwasser 4./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Uleåborg 1./9. — Amalienborg pass. Dover 4./9. — Anna Mærsk ank. Blyth 4./9. — Brattingsborg pass. Lödingen 31./8. — Børglum ank. Huelva 2./9. — Chassie Mærsk, ank. Petersborg 2./9. — Dansborg pass. Kjøbenhavn 3./9. — Elsborg afg. Kjøbenhavn 2./9. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg ank. Pernau 3./9. — Fredensborg ank. Hartlepool 19./8. — Frederiksborg ank. Huelva 3./9. — Guldborg ank. Alholm 2./9. — Gurre ank. Funchal 31./8. — Hammershus afg. Gulfport 21./8. — Harrildsborg afg. Petersborg 1./9. — Hundborg ank. Rostock 25./8. — Høneborg ank. Blyth 2./9. — Jelling pass. Pera 2./9. — Jomsborg pass. Sagres 31./8. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg ank. Petersborg 29./8. — Kallundborg ank. Königsberg 30./8. — Kalø ank. Grangemouth 3./9. — Klampenborg, ank. Uleåborg 29./8. — Kronborg afg. Mobile 23./8. — Lejre ank. Enpatoria 16./8. — Lilleborg afg. Rufisque 1./9. — Marselisborg afg. Petersborg 2./9. — Næsborg ank. Boness 1./9. — Peter Mærsk ank. Petersborg 24./8. — Randelsborg ank. Havre 2./9. — Rosenborg afg. West Hartlepool 2./9. — Silkeborg afg. Hull 1./9. — Skakkeborg afg. Funchal 31./8. — Skanderborg afg. Petersborg 2./9. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 3./9. — Skodsborg ank. Archangel 29./8. — Spigerborg ank. Newport 3./9. — Stegelborg ank. Hull 30./8. — Stjerneborg ank. Hartlepool 22./8. — Søborg ank. Uleåborg 30./8. — Taarnborg afg. Thameshavn 1./9. — Tuborg ank. Las Palmas 25./8. — Ulfsborg ank. Rotterdam 30./8. — Uranienborg ank. Genna 2./9. — Visborg pass. Kjøbenhavn 31./8. — Vordingborg afg. Lübeck 4./9. — Ørkild ank. Novorossisk 2./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Ghent 3./9. — London, Bom, ank. Methil 2./9. — Paris, Tholander, ank. Frederikshavn 3./9. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 2./9. til Kiel.

Merkur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 3./9. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Antwerpen 4./9. til Blyth. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 30./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 6./9. — Nelly, Clausen, ank. Malmö 6./9. — Fanny, Eriksen, ank. Marseille 4./9. — Lilly, Nielsen, afg. Sante Pola 3./9. til Wasa. — Alexy, Lorentzen, afg. Stockholm 6./9. til Piteå. — Dagny, Sørensen, afg. Brahestad 2./9. til Barcelona. — Mary, Bang, afg. Båtskärnäs 1./9. til Rivadesella.

Era. Energi, Jensen, ank. Uleåborg 4./9. — Enigheden, Jensen, ank. Nyborg 6./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 6./9. — Martha, Christensen, ank. Norrsundet 7./9. — Elna, Rathje, afg. Howden Dock 30./8. — Therese, Pedersen, afg. Soroka 28./8. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 6./9. — Jeanue, Olsen, ank. Howden Dock 5./9. — Vera, Larsen, afg. Kjøbenhavn 7./9. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 6./9. — Anine, Leth, afg. Archangel 27./8. — Kamma, Løffler, ank. Sandvik 6./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Skinfaxe, Faber, afg. Ghent 4./9. til Neufahrwasser. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 6./9. til Newcastle.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Bordeaux 4./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tyne 3./9. — Svend, Schmidt, ank. Gefle 6./9. — Uraua, Clausen, afg. Leith 4./9.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. West Hartlepool 6./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hungerburg 3./9. — Holland, Poulsen, afg. Jacobstad 30./8. — England, Andersen, ank. Kjøge 3./9. — Rusland, Bennetsen, afg. Esbjerg 6./9.

Europa. Belgien, Nielseu, afg. Kjøbenhavn 7./9. — Frankrig, Friis, ank. Bordeaux 4./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Windau 2./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, afg. Kjøbenhavn 30./8. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 6./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kronstadt 4./9. — Freja, Nielsen, ank. Newcastle 4./9. — Vera, Thing, afg. Königsberg 6./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 5./9. — Heleue, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 6./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Agnete, Dam, ank. Methil 3./9. — Hermia, Farup, ank. Rendsborg 5./9. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 2./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kiel 6./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 5./9. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 3./9. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 5./9.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Riga 4./9.

Sejlskibe.

Rønne. Freja, Bech, ank. Ystad 30./8. — Kareu, Jensen, ank. Liverpool 30./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Kolberg 1./9. — Argus, Holm, ank. Kaluar 3./9.

Svendborg. Britta, Jensen, ank. Faxe Ladeplads 30./8. — Rota, Hansen, ank. Stege 30./8. — Niels, Nielsen, ank. Nyköping 30./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Fecamp 29./8. — Filip, Christensen, ank. Kirckaldy 29./8. — Kasper, Hansen, ank. Nykjøbing 31./8. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Riga 30./8. — Gefion, Jørgensen, ank. Hull 30./8. — Kristian, Jørgensen, ank. Karrebæksminde 31./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Klintebjerg 1./9. — Martin, Wilde, ank. Wemyss 31./8. — Meta, Møller, ank. Lorient 5./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Stolpemünde 1./9. — Ellen, Andersen, ank. Drøbak 2./9. — Kamma, Fisker, ank. Bandholm 2./9. — Mine, Jørgensen, ank. Lohals 30./8. — Cornwall, Petersen, ank. Trångsund 1./9. — Fyn, Mouritzen, ank. Boness 2./9. — Haabet, Andreaesen, ank. Petersborg 2./9. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Par 2./9. — Otto, Klug, ank. Havre 2./9. — Skjold, Larsen, ank. Holbæk 2./9. — Mercur, Lund, ank. Reval 2./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Colberg 3./9. — Severine, Jensen, ank. Rostock 3./9. — Lauritz, Dam, ank. Charlestown (C.) 3./9. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. London 3./9. — Immanuel, Jensen, ank. Rønneby 3./9. — Fortuna, Jørgensen, ank. Concarneau 4./9. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavns Red 3./9. — Venus, Andersen, ank. Sundsvall 3./9. — Union, Olsen, ank. Kirckaldy 4./9. — Urania, Robach, ank. Skagen 4./9. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Colchester 4./9. — Danmark, Huusfeldt, ank. Dieppe 4./9. — Capella, Hansen, ank. Boness 5./9. — Standard, Rasmussen, ank. Trapani 4./9. — Iris, Hansen, ank. Wiborg 4./9. — Peter, Hansen, ank. Neufahrwasser 4./9. — Jason, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 5./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Rødvig 5./9. — Confidence, Michaelsen, ank. Petersborg 5./9.

Era. Herkules, Bager, ank. Aalborg 2./9. — Neptun, Jensen, ank. Hals 2./9. — Hekla, Hermansen, ank. Holyhead 2./9. — Argus, Jensen, ank. Kotka 2./9. — Hertha, Krull, ank. Bridlington 3./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Sandhamn 3./9. — Albertine, Madsen, ank. Råå 3./9. — Marthing, Friis, ank. Sundsvall 3./9. — Mary, Andersen, ank. Raumo 3./9. — Valborg, Johansen, ank. Dunkerque 3./9. — Mester, Petersen, ank. Swinemünde 4./9. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Alf, Hansen, ank. Kjøge 3./9. — Christine, Rasmussen, ank. Neustadt 3./9. — Dana, Petersen, er ank. Bahia. — Ingolf, Olsen, ank. Sundsvall 3./9. — Agent Petersen, afg. Hamburg 2./9. for Bahia. — Salu, Andersen, ank. Kristiania 4./9. — Freden, Christensen, ank. Guernsey 4./9. — Salvador, Sand, ank. Malmö 4./9. — Gloria, Fabricius, ank. Sønderborg 5./9. — Arken, Christensen, ank. Setubal 4./9. — Alfa, Madsen, pass. Dungenes 4./9. p. R. t. Hamburg. — Niels pass. Dover 2./9. vestg. — Fredensborg, Kisby, ank. Preston 6./9. — Rigmor, Petersen, ank. Malmö 5./9. — Cristian, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 6./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. September 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Garbholtermann, Kjøbenhavn.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cleafert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 70.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. September 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbancdriftens
Safatsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vestler 610.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
„Smith, Cronstadt“. Etableret 1850. „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

C. G. WARBURG. Telegram-Adr.: Post-Adr.: Privat: 4 Smyrna.
Consulterende Ingeniør & Havari Expert. **WARBURG OF LONDON** Lloyds, Royal Exchange, Mansions. West Hampstead, London E. C. London N. W.
Tilbygninger med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Rør og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

S:aalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. eiter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruetakler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overlad kondensatorer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Ballastjærn,

ca. 150 Tons i regulære fir-kantede Blokke, er billigt til Salg i større eller mindre Partier.

Petersen & Albeck,
Rymsgade 95
og Enghave Brygge,
København.

Skibs- og Kahytinventar.

Fra ophuggede Skibe haves til Salg: **Baade, Kapper, Dækhuse og Lanterner** samt **Borde, Stole, Fjeder- og Krølhaarsmadratter, Krølhaarshynder** etc.

Petersen & Albeck,
Enghave Brygge, København.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandlæl
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,210,000. Reservefond Kr. 000,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen

11g.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Betarner — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mdl.
Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 21. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havningeniørens Kontor.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 12. September 1911.

Trafikken paa Kjøbenhavns Havn i 1910. I Følge Grosserer-Societetets Komités Handelsberetning for Aaret 1910 viser Trafikken paa Kjøbenhavn i Sammenligning med 1909 Fremgang saavel for Damp- som for Sejlskibes Vedkommende, ikke alene i Tonnage, men ogsaa i Antallet. For den gamle Havns Vedkommende ser Billedet saaledes ud:

1909	10,769	Dampere	3,796,469	T.	6,569	Sejlere	247,680	T.
1910	10,989	—	3,827,009	-	7,210	—	265,144	-

Antallet af Skibe, som anløb Kjøbenhavns Red, er steglet meget betydeligt, hvilket er saa meget mere glædeligt, som der ellers stadig har fundet en Tilbagegang Sted i de senere Aar. Tallene var i de sidste fire Aar som følger:

1907	831	Dampere	680,271	Tons,	175	Sejlere	12,517	Tons
1908	759	—	614,850	—	327	—	19,059	—
1909	725	—	565,030	—	351	—	17,579	—
1910	1,010	—	733,385	—	377	—	21,856	—

For Frihavnens Vedkommende stiller Tallene for de sidste Aar sig som følger for indkomne Damp- og Sejlskibe:

	Tons		Tons
1900.....	583,694	Dampere,	101,020
1901.....	678,937	—	54,035
1902.....	782,347	—	61,681
1903.....	841,078	—	68,125
1904.....	958,822	—	69,040
1905.....	983,077	—	62,771
1906.....	1,131,591	—	67,151
1907.....	1,157,438	—	74,618
1908.....	1,094,151	—	56,647
1909.....	1,162,169	—	61,531
1910.....	1,264,752	—	64,266

Alle de forannævnte Tal, omhandlende Trafikken paa Kjøbenhavn, er Netto Reg.-Tons.

Skibe stoppede i England som usikre. Board of Trade har fornylig udgivet en Oversigt, som viser Antallet af de britiske og udenlandske Skibe, der som usikre midlertidig har været stoppet af Board of Trade i engelske Havne, i Tiden fra 1. Juli 1910 til 1. Juli 1911. De stoppede Skibes Antal var 37, heraf var de 13 engelske og 24 af anden Nationalitet. Kun i to Tilfælde var det Skibets Besætning, som havde klaget over Skibets Tilstand. I 33 Tilfælde var Overlastning Grunden til Udsættelsen, og dette gjaldt for alle de 24 Skibes Vedkommende, som var af udenlandsk Nationalitet. Af de stoppede 13 engelske Skibe var Aarsagen for fire Skibes Vedkommende Mangler ved Skrog eller Udrustning. Tallet paa stoppede Skibe det foregaaende Aar var 20, deriblandt 6 engelske.

Immingham. Angaaende en ny Havn i Humbers Munding, Immingham, skriver en Skibsfører paa en 1,400 Tons Baad, som ankom dertil den 7. August for at laste Kul paa »Baltcon«-Certeparti med 60 Lastelimer, følgende til sit Rederi:

»Vi kunde næppe være kommet til nogen værre Plads for Lastning. Man maa ligge til Ankers midt i Floden, og hvis man ønsker Forbindelse med Land, maa man engagere en dyr Bugserbaad. Der findes kun en eneste Kultip, og den er beliggende ude i Floden, hvor Strømmen gaar med tre Knobs Fart. I Gaar Aftes er Liggetiden udløbet, og endnu er ingen Last kommet ned.

Rederiet advares mod denne saakaldte »Havn«, indtil de under Arbejde værende bedre Lasteanordninger er færdigbygget.« (»Norg. Sjøfl.«.)

Aabnet Tunnel. Hamburg, 7. September. Den ny Tunnel under Elben, hvorved der tilvejebringes en fast Forbindelse mellem Hamburg og venstre Ellbred, er i Dag blevet aabnet for Trafiken. Anlægget, der har været godt fire Aar, har kostet 10¾ Millioner Mark. Til de to Tunnelrør, der ligger 20 Meter under Elbens Vandspejl og har en Længde af 428 Meter, er der medgaaet 7 Millioner Kilogram Smedejern. (»Ritz. Bur.«.)

Skallingen Fyrtaarn. Esbjerg, 8. September. Skallingen Fyrtaarn, der i længere Tid ikke har gjort Tjeneste, og som siden Stormfloden i 1909 har været faldefærdigt, skal nu nedlægges. Det vil i Eftermiddag blive sprængt i Luften med Dynamit. (»Ritz. Bur.«.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland Den Karantæne, der var paalagt Skibe kommende fra Triest, er ophævet, og Skibe, der kommer fra nævnte Havn, har herefter fri Passage efter personlig Lægeundersøgelse uden Desinfektion.

Skibe, der kommer fra Saloniki, er underkastet en effektiv Karantæne paa fire Dage, Overfarten ikke medregnet.

Næstformanden i Navigatorforeningen, Hr. Balthazar Petersen, kgl. eds. Translatør og Tolk og Redaktør af »Navigatoren« fylder den 14. ds. 70 Aar.

Dansk Forening for international Søret har den 8. ds. afholdt aarlig Generalforsamling; vi gengiver omstaaende et Referat af Mødet.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 20/1911, afsagt den 27. Maj 1911. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dpsk. »Katholm«s Ladning.

Den 9. Januar 1911 Kl. c. 3¼ Nat grundstødte Dpsk. »Katholm« af Kjøbenhavn paa Rejse fra Reval til Rotterdam med en Ladning paa c. 1,530 Tons Havre samt 419 Fade Olje paa Dragør Sandrev under fuld Fart. Det var diset med frisk sydvestlig Brise, og Vandstanden var ved Dragør c. tre Dcm. under daglig Vande. Det lykkedes ikke at komme af Grunden ved egen Hjælp; man kunde ikke bakke sig flot, og der var for megen Sø til at føre Varp ud med Skibets egne Baade. Kl. c. 8 Morgen kom den Citanterne tilhørende Bjergningsdamper »Hertha« til Støde, og der afsluttedes Bjergningskontrakt paa de sædvanlige Betingelser, hvorefter der foretoges en Oploadning omkring »Katholm«, der viste sig at ligge haardest an under Kommandobroen, hvor der loddedes 12' Vand om Bagbord og 13' om Styrbord. Forude loddedes c. 11' og Agter c. 16'. Skibets Amning, der før Grundstødningen var 12' 8" For og 16' 8" Agter, var nu c. 12' For og 16' 10" Agter.

Kort efter kom ogsaa Bjergningsdamperen »Em. Z. Svitzer«, ligeledes tilhørende Citanterne. Kl. c. 10 begyndte »Em. Z. Svitzer« at slæbe, efter at Styrbords Anker var ført ud med 90 Fv. Kæde, og en Slæbetrosse gjort fast paa »Katholm«, og noget senere deltog »Hertha« i Slæbningen, idet en Slæbetrosse fra dette Skib var ført over og fastgjort forude paa »Em. Z. Svitzer«. »Kat-

holm«s Maskine arbejdede samtidig, men Skibet rørte sig ikke, Vandet sank, og Slæbningen blev indstillet efter c. én Times Forløb. Man besluttede at losse af Lasten for at lette Skibet, og »Hertha« afgik til Kjøbenhavn efter Lægtermateriel, samtidig med, at der gik Bud til Dragør efter Losningsmandskab. Imidlertid fortsatte »Em. Z. Svitzer« Slæbningen, Vandet begyndte at stige, og det lykkedes Kl. c. 3 Em., inden »Hertha« var kommen tilbage, at faa »Katholm« flot. Med Hensyn til Vandstanden er det oplyst, at den Kl. 4 ved Dragør kun var $\frac{1}{2}$ Dcm. under dagligt Vande. »Katholm« havde ikke taget nogen Skade af Betydning. Den afgik til Kjøbenhavn for egen Maskine fulgt af »Em. Z. Svitzer«. Den følgende Dag foretoges Dykkerundersøgelse.

Medens Bjergelønnen for Skib og Fragt afgøres ved Voldgift, har Citanterne under nærværende Sag paastaet sig tilkendt den paa den af de Indstævnte Firmaet Jansen & Co. repræsenterede Del af Ladningen til Værdi c. 124,000 Kr. faldende Del af Bjergelønnen med Renter og Sagens Omkostninger.

»Katholm«s Værdi er opgivet til c. 135,000 Kr., den i Betragtning kommende Del af Fragten til c. 4,500 Kr. og hele Ladningen til c. 138,000 Kr.

Bjergningsdamperne »Em. Z. Svitzer« og »Hertha«, der maaler henholdsvis 299 og 98 Brutto Reg.-Tons med Maskiner paa 700 og 240 indicerede Hestes Kraft, er vurderet til 200,000 og 75,000 Kr.

Vandets Stigning har utvivlsomt været medvirkende til, at Bjergningsarbejdet foregik saa hurtigt og forholdsvis let, men en af Indstævnte fremsat Paastand om, at Bjergningsskibenes Arbejde har været betydningsløst, og at der slet ikke foreligger nogen Bjergning, men at Skibet er gaaet af ved Vandets Stigning alene, maa Retten finde uhjemlet. Retten maa tillægge Bjergningssekskabets Arbejde en ikke ringe Betydning og maa, naar henses til, at »Katholm« stod paa et ret udsat Sted, gaa ud fra, at der har været en vis Fare, navnlig for den letfordærlige Ladning. Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes et Beløb af 3,500 Kr. passende at burde udredes som den heromhandlede Del af Ladningen paahvilende Del af Bjergelønnen. Dette Beløb vil saaledes være at tilkende Citanterne med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet i det nævnte Beløb være at ophæve.

Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi- Forenings Generalforsamling.

Fra Hr. Navigationsskolebestyrer F. Hansen i Marstal, har vi modtaget følgende:

I *Dansk Sofartstidende* Nr. 63 for 18. August d. A., har »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Kredsstyrelse for Sydfyn« været mindre heldig ved at indrykke en Artikel under Overskriften: »Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling« — i hvert Fald saa vidt vedrører de i nævnte Indlæg fremsatte Udtalelser om mig og min Stilling. — Naar jeg tillader mig at bruge Udtrykket »mindre heldig«, er det, fordi hele Udladelsen om mig viser, at Kredsstyrelsen enten ikke har villet eller ikke har kunnet forstaa, hvad jeg sagde paa Generalforsamlingen. Jeg stod med et Nummer af omtalte Medlemsblad i Haanden og oplæste af det Grundlaget for min Kritik; jeg har altsaa ikke savnet Kendskab til det, jeg talte om, og det slaar da ogsaa som en Kendsgerning, at ikke en Gang Redaktøren af Medlemsbladet, som var til Stede paa Mødet, gjorde Forsøg paa at afkræfte

Rigtigheden af mine Udtalelser; hans Ord om Agitation kan jo nemlig umulig forstaas som Forsøg i den Retning.

Min Sindstilstand, som Kredsstyrelsen gør »ophidset«, overlader jeg med største Sindsro de paa Generalforsamlingen Tilstedeværende at dømme om; jeg er overbevist om, at kun Artiklens Forfatter (Kredsstyrelsen) har fundet den »ophidset«. Men maaske skal det her citerede ses under samme Synsvinkel som den, Redaktøren af Medlemsbladet anlagde paa det af mig oplæste: Agitation. I saa Fald vil jeg om dette sige, som jeg sagde om Bladets Indhold: »Naar man holdt sig til de faktiske Forhold, vilde Udtalelserne ganske vist ikke være saa godt egnede til Agitationsstof, men — de vilde være sande.« Og det burde et Medlemsblad vist altid sætte højt over Agitation.

Marstal Navigationsskole, den 6. Septbr. 1911.

F. Hansen.

H. C. Grube



Ved Kancelliraad H. C. Grubes Død har Marstal mistet en Mand, der i en Menneskealder har haft stor Betydning for hele Udviklingen i Marstal.

Hermann Christian Grube fødtes den 25. Maj 1831 som Søn af Købmand Grube, Marstal. Efter Konfirmationen kom han til Søs, og efter en Del Aars Sejlsads blev han Fører af et mindre Skib, men nogen Tid efter maatte han opgive Søen grundet paa Sygdom. Han begyndte derefter i Begyndelsen af 60'erne under smaa Forhold en Mæglerforretning, der i Tidens Løb, sammen med Udviklingen af Marstals Flaade, oparbejdedes til en stor og indbringende Forretning, idet der ogsaa som et Led af denne blev drevet Kulforretning og Dampskibs-ekspedition.

Gennem en lang Aarrække var Hr. Grube knyttet til Marstals kommunale Virksomhed, først i en lang Aarrække som Medlem af Kommunalbestyrelsen, og derefter ogsaa i mange Aar som kongevalgt Formand for samme; ved sin Tilbagetræden fra denne Stilling hædredes han af Kongen med Kancelliraadtittlen. Ridderkorset havde han faaet nogen Tid forud.

Som Politiker var han Højremand af den gamle Skole, og allerede for mere end 20 Aar siden, da de politiske Bølger jo til Tider gik højt, optog han paa Vælgermøder mangen Kamp med politiske Modstandere. Forsvarssagen havde i ham en trofast Ven.

Indtil 1876 var der i Marstal en gensidig Assuranceforening for mindre Skibe, men med den store Udvikling af Marstals Flaade, der netop begyndte i de Aar, indsaar Grube, at det var nødvendigt, at ogsaa større Skibe kunde forsikres, idet det var store Summer, der i Form af Præmier blev sendt til forskellige Assuranceselskaber, hvorfor han i Forening med flere den 4. Febr. 1876 fik stiftet det gensidige Forsikringselskab, Søassuranceforeningen Ærø. I c. 28 Aar var Hr. Grube stærkt knyttet til denne Forening, i hvilket Tidsrum den efterhaanden med Udviklingen af Marstals Flaade blev til en landskendt Institution, der lige siden Stiftelsen har virket til stor Gavn for Befolkningen paa Ærø, og det kan vistnok med Rette siges, at hvis Søassuranceforeningen Ærø ikke var bleven stiftet, vilde Udviklingen af Marstals Flaade heller ikke have taget det store Opsving, og nu efter Hr. Grubes Død vil der være mange, der med Taknemlighed vil mindes ham.

R.

Dampskibs-Navigatører.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 62 for 15. August d. A. er fra Hr. Skibsfører J. Carl Albertsen optaget nogle Bemærkninger til mit tidligere Indlæg. Med Redaktionens Tilladelse vil det være mig kært at fortsætte Diskussionen om denne Sag, og særlig om det kan forudsættes, at Kapt. A. skriver af Interesse for den Stand, som vi vist begge sætter en Ære i at tilhøre.

Kaptajn Albertsens Glæde over vore Skonnerter og tremastede Skonnerter fra Øerne kan jeg fuldt ud slutte mig til, og endda tilføje, at Damperne fra Marstal bør medindbefattes blandt de Fartøjer, der med Hæder fører det danske Flag rundt til mange Havne, og derved bidrager væsentligt til danske Sømands Anseelse. At den Orden og Akkuratesse, der i disse Skibe findes saa gode Eksempler paa, er et afgørende Bevis paa Befalingsmændenes Dygtighed, det er uden Tvivl en Sag, der ikke er delte Meninger om.

Det kan indrømmes Kaptajn A., at mindre Sejlskibe faar forøget Betydning for unge vordende Navigatører ved, at store Sejlere er aftaget saaledes, at de ikke paa anden Maade kan opnaa den af Loven foreskrevne Sejlskibsfart, og der er ingen Tvivl om, at de Unge kan lære meget i dem, som er nyttigt og godt for deres fremtidige Virksomhed; men betænkes det, at Ungdom og Visdom følges sjalden ad, da er det en afgjort Sag, at disse Skibes korte Ture tillader altfor hyppig Landlov med forholdsvis mange Penge i Lommen, og derfor medfører de flere Fristelser for unge, livsglade Mennesker, end der kan forudsættes paa lange Rejser. Skoleskibenes Fortrin i den Retning er anlagelig en medvirkende Aarsag til, at der er saa mange af dem.

Det er muligt, Kaptajn A. har Ret i, at den Forberedelse, der for Tiden bydes Navigatørerne, er fuldt ud tilfredsstillende for Befalingsmænd til Sejlskibe: men er dette rigtigt, da maa det her til Lands være nødvendigt at uddanne to Klasser af Navigatører og derved tage Hensyn til, at mange af de praktiske Færdigheder, der tjener som Værdimaalere for Sejlskibs-Befalingsmændenes Dygtighed, er af liden eller slet ingen Betydning for dem, der vil avancere i Dampere, hvor det er nødvendigt at møde med et tilsvarende Ækvivalent i Form af bedre teoretisk og almen Dannelse, om de ikke vil risikere at blive distanceret som Undermaalere.

Om Forholdet mellem Styrmand og Fører i samme Skib har jeg ikke udtalt mig, men om disse Stillingers Gensidighed kan jeg nu yderligere oplyse, at Formanden for Dansk Styrmandsforening har udtalt under Bifald fra Formanden for Landets største Skibsførerforening, at danske Styrmand under visse Betingelser »ønsker at

hæve Skibsførerne mest muligt«. Naar dertil føjes, at disse Bemærkninger fremførtes ved et stort Møde af Navigatører i Udlandet, da vil vist enhver indrømme, at min Kritik over disse Forhold er berettiget. Det er naturligvis smigrende at se mine Udtryk gengivet af Kaptajn A.; men jeg vil sætte megen Pris paa, at Meningen ikke forandres derved, og dette er f. Eks. Tilfældet hvor der anføres: «...som et glædeligt Tegn, at nogle osv.», i Stedet for: »...som et glædeligt Tegn paa Omslag osv.». Denne Uregelmæssighed i Forbindelse med Kaptajnens øvrige Skrivemaade leder uvilkaarlig Tankerne hen paa, at Artiklen er beregnet paa at modarbejde Bestræbelserne for at skabe en bedre oplyst Sømandsstand. Det er en bekendt Sag, at Hr. A.'s Meningsfæller har været i Stand til at forhale en tidssvarende Ordning af Navigationsundervisningen her i Landet, men forhaabentlig vil et lignende Resultat mislykkes for dem — om saadanne findes — der i den nuværende Navigationskommission arbejder for andre Interesser end Navigatørernes og uden Forstaaelse af, at for disse er Kundskaber en Magt med vidtrækkende Betydning for dansk Skibsfart.

Uagtet Kaptajn Albertsens Artikel er stærkt farvet af Sympati for det bestaaende og Antipati mod en bedre teoretisk Uddannelse af Navigatører, saa glæder det mig at se ham give — antagelig ved en Misforstaaelse — det bedst mulige Bevis paa Rigtigheden af min Anskuelse ved at anføre: »Det maa beklages, at den Metode, efter hvilken næsten alle Navigatører, baade gode og daarlige, er blevet opdraget, bliver ringegjort og set ned paa, og at der lægges den alle Hindringer i Vejen, da den dog har bestaaet sin Prøve«. Dersom Hr. A. mener, at Prøven er bestaaet til de interesserede Parters Tilfredshed, eller at jeg er ene om at kritisere den, da er det heldigvis en Vildfarelse. Her kan blandt andet henvises til, at Formanden for Dansk Styrmandsforening ved den tidligere omtalte Kongres eller Referatet har udtalt: »Dog vilde han skarpt understrege, at alle den nautiske Stands enkelte Medlemmer fra den yngste til den ældste maatte samles i Enighed og Samdrægtighed om et intensivt Arbejde for Stændens Udvikling og Fremgang«. Ved fortsat Meningsudveksling kan det forhaabentlig lykkes at overbevise Kaptajn A. om Fordelene ved, at danske Dampskibsnavigatører ikke distanceres af de bedst uddannede blandt Ligestillede i Udlandet.

Min første Artikel omfatter kun Dampskibs-Befalingsmænd, og der er noget paafaldende i at se den Interesse, hvormed Kapt. A. omfatter den Klasse Standsfæller, som han dog næppe holder saa meget af, og som han selv indrømmer, at han kender saa grumme lidt til. Skulde Aarsagen være den, at han tror sig i Stand til derved at modarbejde saadanne Fremskridt som der altfor længe har været ventet paa, da vil jeg haabe, at han maa blive meget skuffet. Af Hensyn til den Kommission, der for Tiden behandler Sagen, afholder jeg mig fra at udtale nogen Mening om, hvad der tiltrænges, og hvad der bør foretages for at opnaa en fyldigere Uddannelse af de unge Navigatører.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i Almindelighed i Redernes Favør, idet flere af Befragterne presser paa, for at sikre sig Tonnage, og da den prompte eller til Stedeværende Flaade kun er lille, har afvigte Uge i nogle Tilfælde resulteret i Tillæg i Raterne. Bottenhavet har et

yderligere Tillæg af Laster til Frankrig og Tyskland. Danmark er noget mat paa Kornlaster, men har flere Cementpartier til Østersøen. Tyskland har adskillige Kornlaster til England med 3 d. pr. Quarter højere end forrige Uge. Rusland har vedvarende nogle Korn og Trælaster, medens Foderstofflaster mangler. Syd- og Vestsverig har adskillige Trælaster, og det samme er Tilfældet fra Østnorge, medens Isfragterne nu er færre og Tilbudene lavere. Udsigterne er saaledes, at man tør haabe paa et godt Marked i denne Maaned.

Returfragterne Vest fra stiller sig ligeledes gunstig, og Ugen har medført en Stigning i Kul- og Clayfragter, ligesom Foderstoffragter er faste for indskrænkede Størrelser. Kulfragter fra Østkyst til Danmark sluttet til £ 8 å £ 8,10 for mindre og £ 7,10 for større Sejlere.

Med Hensyn til de mindre Skibe har Fragtmarkedet for Nordtysklands Vedkommende ligesom været noget fastere. Königsberg oplager atter Skibe til 5 M. Danzig noterer for Korn og Oljekager $4\frac{3}{4}$ å 5 M. for September-Ladninger; derimod er Colberg og Stolpmünde næsten forretningsløse. Stralsund og Rostock byder 4 M. for Rugladninger, Wismar $3\frac{1}{2}$ M., ligesom de slesvigske Pladser næsten alle har Kornlaster fremme. Til Riga og Libau er solgt en Del Rug fra Tyskland, saa Korneksport fra disse Pladser bliver der saaledes ikke Tale om; derimod noterer Riga for Oljekager 14 M. Sverig er uden Forandringer af nævneværdig Grad. Norge har atter flere Feldspathladninger til Stettin og Hamburg 5 M. samt Isfragter, ligeledes til Tyskland. Danmark har fra Provinserne atter Hvede, særlig til Sverig. Med Bygforretningen er det vedblivende ret stille, til Norge foreligger dog enkelte Ordres. Kjøbenhavn har i den forløbne Uge været mindre livlig, men der er kun faa fragtsøgende Skibe. Der sluttet for Hvede til Åhus 10 Øre, til Randers opnaaedes for et enkelt Parti 18 Øre og for Sojakager til Norrköping 4 Kr.

Generalforsamlinger.

Dansk Forening for international Soret afholdt den 8. ds. Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører Liebo.

Den midlertidig fungerende Formand, Generalkonsul Johan Hansen allagde Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Forinden jeg aflægger Beretning for det forløbne Aar, skylder jeg at omtale den beklagelige Kendsgerning, at den hidtidige Formand, Højesteretsadvokat Hindenburg af Helbredshensyn, har ment at burde nedlægge sit Mandat.

Dette betyder i Virkeligheden et stort Tab, ikke alene for den hjemlige Afdeling, men ogsaa for Hovedbestyrelsen, idet Hr. Hindenburg hørte til blandt Foreningens Stiftere og i de forløbne Aar har viet denne sine Kræfter og saa godt som været den eneste, der repræsenterede Danmark ved de internationale Sammenkomster. Ved sit utrættelige Arbejde for Foreningens Interesser har han sat sig et varigt Minde.

Hvad det forløbne Aar angaar, da har det i Virkeligheden været af stor Betydning for Foreningens Arbejde, idet man er naaet dertil, at et af de Spørgsmaal, som har beskæftiget en Del af Verdens største Jurister paa det maritime Omraade ved tidligere Sammenkomster, nu lykkelig er blevet gennemført paa den diplomatiske Sammenkomst i Bryssel og vil blive forelagt for de respektive Regeringer i Lovform i Løbet af den nærmeste Tid. Det drejer sig om Konventionen angaaende Kollision og Bjergelon.

Det næste Spørgsmaal, der vil komme til at foreligge paa den følgende diplomatiske Conference, vil være Skibsredernes Ansvar i Tilfælde af Tab af Menneskeliv eller Kvæstelse.

Ved den næste Sammenkomst af Foreningen i Paris i Oktober Maaned vil Spørgsmaalet om en Basis for Fragtkontrakter, Kommissio-menter og Certepartier komme til fortsat Behandling paa Grundlag af et af den saakaldte London-Kommission udarbejdet Udkast.

Foreningens Virksomhed i Danmark har hidtil været ret begrænset, men det er vort Haab, at den maa vinde større Tilslutning her, og at man mere og mere vil faa Øjnene op for det store Arbejde, der udføres af den. Det store Antal af fremragende Jurister, der væsentlig deltager i Arbejdet, er en Borgen for, at hvad der kommer fra den Side, har været grundig overvejet og prøvet, og at det Arbejde, der præsteres, paa mange Punkter er fuldt saa værdifuldt som de Reforme, som de praktiske Redere selv søger gennemført.

Man har i Kjøbenhavn Afdelingen formaact Retsformand Koch til at overtage Formandspladsen.

Det er Hensigten for Fremtiden at søge nærmere Berøring med Medlemmerne og ligeledes at formaa de forskellige Søfartsinteresse-rede til at slutte sig til Foreningens Arbejde, som nu er paa Vej til at give sig Udslag i praktiske Reforme af international Karakter, vedtaget af de forskellige Landes Lovgivningsmyndigheder.

Sluttelig meddelte den fungerende Formand, at man forrige Vinter indbød »Le Comité Maritime International« til denne Gang at holde Mode i Kjøbenhavn. Da imidlertid den daværende Formand ikke længe efter traadte tilbage, mente man, at det vilde være rigtigere at opsætte Besøget i Kjøbenhavn, og vore internationale Venner imødekom beredvilligt dette Ønske, idet de lod Kjøbenhavn-Indbydelsen gælde til en paafølgende Lejlighed. Vi vil imidlertid i en nogenlunde overskuelig Fremtid kunne vente Besøg her i Kjøbenhavn, og det er Bestyrelsens Haab, at den danske Afdeling til den Tid vil blive betydelig forøget, saaledes at man vil kunne vente en tabrig og repræsentativ Deltagelse her fra vort lille Land.

Den fungerende Formand allagde derefter Regnskabet, der udviste en Kassebeholdning paa c. 5,000 Kr., hvorfor der vil blive Brug ved Komitéens Mode her i Byen næste Aar.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte Højesterets-sagfører Liebo og Dis-pachor Middelboe. (»Berl. Tid.«.)

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin bestod 5 Elever den almindelige Styrmandseksamen. I anden Afdeling bestod 10 i Navigation, 8 i Geografi og Vejrlære, 6 i Engelsk og 6 i Soret og Handelsvidenskab.

Havarier og Forlis.

Kirchberg, tysk Damp, der kom paa Grund i Kolding Fjord, maatte for at blive bragt flot, losse en Del af Ladningen i Lægtene. Skibet, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kolding, skal fortsætte til Odense.

Anna, Dpsk. af Bergen, kom den 9. ds. paa Grund paa Anholt Østrev. Svitzers assisterer. Skibet er paa Rejse fra Tunis til Memel. Emanuel, Dpsk. af Marstal, har den 6. ds. paa Loirefoden været i Kollision med norsk Damp »Resolut«. »Emanuel« fik en Del Skade.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Lovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 7./9. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra

7./9. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Denia 8./9. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. herfra 10./9. til Stettin. — A. N. Hansen, Olsen, pass. Brunshüttel 9./9. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Reval 9./9. til Petersborg. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 19./8. — Arno, Fischer, afg. herfra 9./9. til Petersborg. — Aurora, Gommesen, pass. Brunshüttel 6./9. for Swansea. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 8./9. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Tørfors 8./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 7./9. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Malaga 8./9. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 11./9. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 9./9. til Marsala. — Douro, Søberg, pass. Gravelines 10./9. for Dunkerque. — Esbjerg, Strunve, oplagt. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./8. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 6./9. for Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 8./9. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 11./9. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 9./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen, 31./8. — Jolantha, Rasmussen, afg. Königsberg 9./9. hertil. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 9./9. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 26./8. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 8./9. til Antwerpen. — Kursk, Wiencke, ank. Råfås 4./9. — Loire, Caignou, afg. Rochelle 8./9. hertil. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 8./9. for London. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Rodosto 10./9. — Morsø, Nellemann, afg. Stockholm 9./9. til Oporto. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 8./9. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Licata 10./9. — Nordjylland, Søborg, ank. Petersborg 5./9. — Odessa ank. Liban 8./9. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 9./9. til Petersborg. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 6./9. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 11./9. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 10./9. til New York. — Perm, Gotthardt, ank. London 5./9. — Pregel, Iversen, ank. Barcelona 9./9. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 2./9. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 29./8. — Saxo, Müller, afg. herfra 8./9. til Bergen. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 7./9. hertil. — Thyra, Dam, afg. Arendal 4./9. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. Sicea 9./9. — Tyr, Thaning, ank. hertil 11./9. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 6./9. til New York. — Vendsyssel, Larsen, pass. Holtenau 9./9. for Petersborg. — Vikiug, Meyer, afg. herfra 10./9. til Arendal. — Minsk, Harder, afg. Riga 10./9. til Antwerpen. — Tomsk, Kruse, afg. Aarhus 8./9. til Antwerpen. — Saratov afg. Liban 9./9. til Hull. — Vadsø afg. Swansea 7./9. hertil. — Lena ank. Manchester 7./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 6./9. — Martha, Christensen, ank. Hernösand 7./9. — Elna, Rathje, afg. Howden Dock 30./8. — Therese, Pedersen, ank. Calais 9./9. — Simone, Møller, afg. Råfås 10./9. — Jeanne, Olsen, afg. Howden Dock 7./9. — Vera, Larsen, afg. Kjøbenhavn 7./9. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 6./9. — Anine, Leth, ank. Rouen 8./9. — Kamma, Løffer, ank. Sandvik 6./9.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Amalienborg ank. Honfleur 7./9. — Anna Mærsk afg. Newcastle 6./9. — Brattingsborg ank. Zaanand 5./9. — Børglum ank. Huelva 2./9. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 2./9. — Dausborg ank. Königsberg 5./9. — Elsborg ank. Alholm 6./9. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg ank. Pernan 3./9. — Fredensborg afg. Hartlepool 5./9. — Frederiksborg ank. Huelva 3./9. — Guldborg ank. Alholm 2./9. — Gurre ank. Funchal 31./8. — Hammerhus pass. Norfolk 6./9. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Høneborg pass. Fornæs 7./9. — Jelling pass. Pera 2./9. — Jømsborg pass. Sagres 31./8. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg afg. Petersborg 7./9. — Kallundborg ank. Königsberg 30./8. — Kalø afg. Grangemouth 7./9. — Klampenborg afg. Uleåborg 5./9. — Kronborg afg. Mobile 23./8. — Lejre ank. Eupatoria 16./8. — Lilleborg afg. Rufisque 1./9. — Marcellisborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Næsberg afg. Boness 5./9. — Peter Mærsk afg. Petersborg 6./9. — Randelsborg ank. Rouen 5./9. — Rosenberg ank. Stettin 6./9. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Skakkeborg ank. Huelva 4./9. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 6./9. — Skjoldborg ank. Tyne 7./9. — Skodsborg afg. Archangel 7./9. — Spigerborg ank. Newport 3./9. — Stegelborg ank. Hull 30./8. — Stjerneborg ank. Blyth 6./9. — Søborg ank. Uleåborg 30./8. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 6./9. — Tuborg afg. Las Palmas 4./9. — Ulfborg ank. Rotterdam 30./8. — Uranienborg ank. Genua 2./9. — Visborg ank. Newcastle 4./9. — Vordingborg afg. Lübeck 4./9. — Ørkild ank. Novorossisk 2./9.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Nyborg 6./9. — Nautik, N. Nielsen, ank. Havre 8./9. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 8./9. for Taragona. — Ellen, Hansen, afg. Sogn 6./9. til London. — Fylla, Brinch, ank. Pasages 7./9. — Hcbe, Gregersen, ank. Wartsala 9./9. — Inger, Schiff, ank. Methil 8./9. — Johanne, Thøgersen, afg. Garston 7./9. til Nakskov. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Newcastle 5./9. — Marie, Jessen, afg. Troughem 7./9. til Goole. — Cito, Jepsen, pass. Hook of Holland 9./9. for Garrucha. — Dagmar, Skou, afg. Borgå 8./9. til Cadiz. — Olga, Christensen, afg. Ostende 7./9. til Boness. — Polly, Hansen, pass. Emden 5./9. for Sevilla.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Sabang 4./9. for hjemg. — Samui afg. Bangkok 7./9. for hjemg. — Bandon

pass. Gibraltar 6./9. for hjemg. — Pagan pass. Petim 4./9. for udg. — Chumpon ank. Antwerpen 7./9. for udg. — Arabien afg. Port Said 8./9. for udg. — Siam pass. Gibraltar 5./9. for hjemg. — Indien pass. Petim 5./9. for hjemg. — Kina ank. Dalny 4./9. for hjemg. — Tranquebar afg. Hongkong 8./9. for udg. — Cathay ank. Hernösand 7./9. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Kjøbenhavn 4./9. for hjemg. — St. Jan afg. Portland 27./8. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 3./9. for hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 8./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 4./9. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 6./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 6./9. — Russ, Petersen, ank. Petersborg 6./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 6./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 3./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 2./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 4./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 5./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 2./9. til New Mills. — Newa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 6./9. — Nelly, Clausen, ank. Malmø 6./9. — Fanny, Eriksen, ank. Marseille 4./9. — Lilly, Nielsen, afg. Santa Pola 3./9. til Wasa. — Alexy, Lorentzen, ank. Piteå 8./9. — Dagny, Sørensen, pass. Keiser Wilhelms Kanal 7./9. for Barcelona. — Mary, Bang, pass. Keiser Wilhelms Kanal 6./9. for Rivadesella.

Tom. Sara, Jensen, ank. Petersborg 9./9. — Helene, Sørensen, ank. Petersborg 10./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 6./9. — Agnete, Dam, afg. Methil 7./9. — Hermia, Farup, afg. Rendsborg 9./9. — Alice, Jørgensen, afg. Rotterdam 9./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kiel 6./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 5./9. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 3./9. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 5./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 9./9. for Neufahrwasser. — Gulfaxe, Petersen, ank. Newcastle 8./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Ghent 8./9. til Newcastle. — London, Bom, afg. Methil 7./9. til Kalundborg. — Paris, Tholander, afg. Frederikshavn 8./9. til Windau. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 6./9.

Merkur. Berlin, Krogh, afg. Aalborg 8./9. til Riga. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Blyth 6./9. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 6./9. til West Hartlepool.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Tynen 9./9. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Trinidad 30./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Stockholm 8./9. — Svend, Schmidt, ank. Gefle 6./9. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 8./9.

Nordseen. Nordland, Larsen, ank. Esbjerg 8./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Hungerburg 3./9. — Holland, Poulsen, ank. Gravelines 9./9. — England, Andersen, ank. Pillau 9./9. — Rusland, Bennetzen, ank. Grimsby 8./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 10./9. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 10./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Terneuzen 8./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, ank. Karrebæksminde 9./9. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 6./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kronstadt 7./9. — Freja, Nielsen, ank. Burntisland 9./9. — Vera, Thing, ank. Libau 7./9.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kotka 9./9.

Sejlskibe.

Æra. H. H. Petersen, Christensen, ank. Hamburg 7./9. — Albertha, Kromann, ank. Kildysart 6./9. — Bien, Petersen, ank. Kalmar 6./9. — Minde, Rasmussen, ank. Libau 7./9. — Carl, Lindegaard, ank. Oporto 8./9. — Rota, Olsen, ank. Sundsvall 7./9. — Kastor, Albeitsen, ank. Helsingborg 7./9. — Svip, Jensen, ank. Åhus 8./9. — Johanne, Stegmann, ank. Åhus 8./9. — Kvik, Hermansen, ank. Pillau 7./9. — Karen, Boye, ank. Kjøge Red 7./9. — Hansigne, Boye, er afg. Dysart til Svendborg. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Setubal til Gateborg. — Arietis, Andersen, ank. Augustenborg 8./9. — Herkules, Bagger, ank. Pillau 9./9. — Arken, Andersen, ank. Lysekil 9./9. — Ros, Christensen, ank. St. Valery sur Somme 9./9. — Lorenz, Levisen, ank. Nantes 9./9. — Sejerskransen, Friis, ank. Bridport 8./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 12. September 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Bladsagen paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling. — H. C. Grube. — Dampskibs-Navigatører. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn, Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 13. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperi og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St. Petersburg
Tlf. nr. „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Cronstadt
Tlf. nr. „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eiterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperi

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prististe sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Aile Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
20 Gange	30 %
50 Gange	40 %
100 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 71.

Kjøbenhavn, Fredag den 15. September 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørjes.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal.
Telegram-Adresse Private.
Telefon-Nr. 6 og 4108.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenhure
Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget herberønde
Reel og billig Betjening garanteres.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

NESTLÉ'S MELK

Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.

Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsgade 19. Telf. Øbro 1030.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. H. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egret Fabrikat.

Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadkompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstetter

Kikkertør
dobbelt og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certificat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldarts

Lodde-maskiner

Loddespil

Loddewire

(cokelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certificat

Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Kjøbenhavn, den 15. September 1911.

Skonnerten »Hilda«s Stranding. Den 22. August d. A. strandede den svenske Skonnert »Hilda« paa Sjællands Rev og blev forladt af Besætningen. En tysk Bugserdamper og en dansk Fiskerbaad, der senere kom til Stede, bortførte en Del af Dækslasten og noget Inventar. Om denne Fremgangsmaade, der i nogle Blade er bleven betegnet som »Sørøveri«, skriver »Svensk Sjöfarts Tidning«: »Det er selvfølgelig ikke let for en Skibsfører, som maa have saa mange vigtige Ting i Hovedet, altid at vælge det, som bedst tjener til Fartøjets Vel i en kritisk Situation.

Göteborg-Skonnerten »Hilda«s Eventyr ved Sjællands Odde viser, hvilken Staahej Undladelsen af en højst simpel Forholdsregel kan afstedkomme.

Da Skibets Fører gik i Land med sin Besætning for at opnaa Forbindelse med sit Rederi og Assurandørerne og for at afvente Morgenen for videre Foretagender, regnede han ganske sikkert med den Bestemmelsesret, som Søloven hjemler Skibsføreren med Hensyn til Skibets Bjergning. Men han synes ikke at have taget den Mulighed med i Betragtning, at et andet Fartøj kunde komme til Stede og med fuld Ret anse det forladede Skib som opgivet og foretage Bjergningsforsøg. Der kan naturligvis ikke være Tale om »Sørøveri« eller »Plyndring«, hvis man søger at bjerge et faktisk forladt Skib, som staar paa et Rev et Par Mil fra Land.

En anden Sag bliver naturligvis Bjergernes Optræden ved at nægte at lade Besætningen komme om Bord, men for at faa Rede herpaa er der iværksat en Undersøgelse. Dersom Kaptajnen derimod havde ladet et Anker falde, inden Besætningen gik i Land, saa havde Situationen været klar, endogsaa for Bjergerne. Han kunde da paavise, at han havde fortøjet sit Skib saa godt som Omstændighederne tillod det, da det faktisk laa for sit Anker. Det hele havde været et Øjebliks Sag, og det havde været tilstrækkeligt til, at Skibsføreren kunde gøre Ansvar gældende for den Skade, som for ivrige Bjergere havde afstedkommet. Spørgsmaalet havde da i alt Fald ikke behøvet at foraarsage saa megen unødvendig Staahej.

»Hilda«s Eventyr er ikke enestaaende. Det kan let hænde, at en Skibsbesætning nødes til at redde sig i Land i Storm og Mørke fra et strandet Fartøj uden derfor at opgve Haabet om Skibets Bjergning. Der vil findes Domsafsigelser for at et Skib, som forlades under saadanne Forhold, men ligger med Ankrene i Bund, ikke betragtes som forladt.

Skibsfarten paa Britisk Syd Afrika. Unionens Parlament har i indeværende Samling vedtaget en Lov, som formentlig for Fremtiden vil have Indflydelse paa Fragtraterne til sydafrikanske Havne. Loven bemyndiger Regeringen til at nægte saavel Afslutningen af Kontrakter om Postens Befordring med, som Bevilling af Subsidier til enhver som helst Dampskibslinie, hvis Ejer nægter at ville ophæve alle Arrangementer angaaende Rabattilstaaelse til Afskibere eller Modtagere af Fragt til sydafrikanske Havne. Endvidere bemyndiges Regeringen til at afkræve ekstra Havneafgifter af de Skibe, som til sydafrikanske Havne medbringer Ladninger, paa hvis Fragt der er tilstaaet Rabat, saavel som at forhøje Jernbanetaksterne for Varer fra de Handlende, som har modtaget Rabat fra Skibsejere. Det bemærkes, at Jernvejene og Havnene ejes af Staten. Den almindelige Formodning er, at Loven ikke i højere Grad vil have Indflydelse paa skandinaviske Skibe og Ladninger, for hvilke Fragterne gennemsnitlig er under 20/ pr. Ton (Vægt og Maal). Raterne for »fine goods«, ekspederet fra Storbritannien, er med Postdamperne 55/ pr. Ton (Maal) med 10 pCt. Rabat, og med andre Skibe 50/ pr. Ton (Maal). Omend andre Varer end »fine goods« transporteres til lavere Fragtsatser

end de opgivne, er de dog ikke saa lave som Gennemsnitralerne fra skandinaviske Havne.

En Kopi af ovennævnte Lov ligger til Gennemsyn i Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, daglig mellem 12—5.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

En norsk Bark beslaglagt i England. Barkskipet »Daphne« af Frederiksstad er fornylig blevet beslaglagt i Cardiff, som mistænkt for sidste Vinter at have sejlet en engelsk Trawler i Sænk i Nordsøen. Myndighederne fordrer en Sikkerhedsstillelse af £ 2,000.

Skibets Fører nægter bestemt, at have sejlet nogen Trawler i Sænk. Han har ganske vist haft en Kollision i Nordsøen, men dette var med et større Fartøj og af mindre alvorlig Beskaffenhed. Fartøjet fortsatte sin Kurs, og der var flere andre Skibe i Nærheden.

En Trawler er imidlertid forsvundet i Nordsøen ved samme Tid, og denne Tildragelse sættes i Forbindelse med »Daphne«s Kollision. Sagen synes noget indviklet, men vil maaske blive opklaret ved de Søforhør, som »Daphne«s Besætning vil blive underkastet i Cardiff.

Sag om Bjergeløn. Brønderslev, 11. September. (Ritz. Bur.). Damperen »Athenic« af Hull strandede den 2. September 1906 paa Skallerup Strand i Vendsyssel. 46 Mand af Skallerup Bjergelav deltog i Bjergningen, og senere tilkaldte Formanden, Mads Klitten, 15 Mand fra Lønstrup. Bjergelønnen udbetaltes til Klitten med 12,666 Kr., og denne indsatte Beløbet i Diskontokassen i Hjørring paa sit eget Navn. Lønstrupfolkene forlangte fuld Bjergeløn 3,200 Kr., men da Skallerup Bjergelav kun vilde yde i Forhold til Arbejdstiden, anlagdes der Sag mod Klitten, og denne dømtes omsider til at betale den fulde Bjergeløn med Renter. I Mellemtiden var Klitten afgaaet ved Døden. Hans Arvinger vilde ikke appellere, og da Skallerupperne forsøgte Appel paa egen Haand, blev Sagen afvist. Dommen var imidlertid bleven for gammel til at kunne eksekveres, og Lønstrupperne søgte forgæves at gøre Arrest i de i Banken indestaaende Penge. De anlagde derpaa Sag mod Klittens Arvinger, men der blev nu indledet Forligsforhandlinger, og Sagen er i Dag hævet, mod at Skallerupperne betaler Lønstrupperne 2,350 Kr. med Renter fra 31. Januar 1907.

Skibsforslis. Norrtelje, 12. September. Den danske Brig »Azela«, Kaptajn Jensen, hjemmehørende i Nibe, forliste den 9. ds. under en orkanaglig Storm i Skarpe Skærgaard. Briggen var paa Rejse fra Räfsö i Finland med Trælast. Den mistede først alle Sejl og Masterne og drev derefter ind i Bugten, hvor den blev kastet op paa Land. Besætningen, Kaptajnen og fem Mand, samt Kaptajnens Hustru, reddede sig op paa et Skær, hvor de af Brædder byggede sig et Skur. Damperen »Mercur« afgik den 10. ds. til Ulykkesstedet for at hente Besætningen. Denne vilde imidlertid ikke forlade Stedet, før Lasten var bjerget, hvorfor »Mercur« gik ind til Furusund og hentede en Pram til at bjerge Lasten med og vendte saa tilbage til de Skibbrudne.

(Ritz. Bur.).

Stigende Fragter. Følgerne af Strejkeuroighederne i England og de forhøjede Folkchyrrer begynder nu at vise sig, skriver »Svensk Sjöfarts Tidning«. De engelske Dampskibslinier paa Australien har besluttet at forhøje Fragtsatserne paa Grund af de nævnte Aarsager. I Almindelighed vil de engelske Rederier nu faa større Van-

skelighed ved at konkurrere med andre Nationer paa Verdensmarkedet. De Dampskibsselskaber i Liverpool, der er beskæftiget i Atlanterhavsfarten, har bestemt at forhøje Fragtraterne med 10 pCt., og det formenes, at andre Selskaber vil følge dette Eksempel.

Paasejlet Fyrskib. Dragør, 11. September. (Ritz. Bur.) Drogden Fyrskib er i Nat ved 2-Tiden bleven paasejlet af en tysk Damper »London«, hjemme hørende i Stettin. Fyrskibet fik Sprydet knækket og led en Del anden Skade. Det vil blive inddraget til Reparation og et andet Fyrskib er udlagt i Stedet. Damperen fortsatte Rejsen Nord efter.

Søulykke. Visby, 11. September. Skonnert »Vega« af Bergqvara, paa Rejse fra Hudiksvall til Rostock med Træ, forliste i Gaar udfør Stenkyrkan paa Gotlands Nordvestkyst og sank. Kaptajnen og tre Mand reddedes af Mandskab fra Visby Redningsstation. Matros Charles Jensen fra Kjøbenhavn og en anden Matros, der var fra Helsingborg, druknede.

(Ritz. Bur.).

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Alle Passagerer fra Marseille, der gaar i Land i Gibraltar, skal underkastes Lægeundersøgelse ved deres Ankomst, og Passagerer, der forbliver i Gibrallar, skal underrette Havnemyndighederne om deres Opholdssted.

Rusland: Den kirgisiske Del af Kredsene Lbi-zenski og Ural er erklæret for pestsmittet og Distriktet Ural truet af nævnte Sygdom.

Sunket Skib. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget Underretning om, at en Evert er sunket i Østersøen paa 54° 23' N. Br. og 11° 34' Ø. Lgd.

Vrag. Marineministeriet meddeler, at Vraget af en kæntret trælastet Bark er observeret flydende paa Lasten paa 58° 22' N. Br. og 20° 52' Ø. Lgd.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 16/1911, afsagt den 24. August 1911. Handelsfirmaet J. J. Larsens Odense Filial mod A/S. Dampskibsselskabet Thore.

Ved Kontrakt af 12. Oktober 1910 købte Citanterne, Handelsfirmaet J. J. Larsens Odense Filial af Handelsfirmaet L. Poulsen & Co. i Kjøbenhavn c. 300 Tons Marseille, Koromandel, Jordnødkager til en Pris af 135 Mk. pr. 1,000 Kilo, cif. Nyborg som første Lossehavn, Enestelosning, Afladning pr. Damper i November 1910. Ved Certeparti af 25. November 1910 befragtede Afladerne den det indstævnte Aktieselskab tilhørende Damper »Mjølner« 337 Reg.-Tons til at indtage i Marseille en fuld og komplet Ladning Oljekager »in bulk« paa ialt omkring 600 Tons og dermed sejle til Nyborg og, hvis det krævedes af Befragterne, derfra til en anden Havn i Danmark efter Ordre ved Ankomsten til Nyborg. Skibet ankom til Marseille den 28. November og begyndte Dagen efter Indladningen. De to første Dage (inden Udgangen af Novem-

ber) blev der indtaget ialt c. 370 Tons. Den 1. og 2. December indtoges Resten, hvorefter Skibet afgik fra Marseille midt paa Dagen den 2. December, efter at Kaptajnen havde underskrevet to Konnossementer. Det ene var dateret den 30. November og lød paa 300 Tons, der skulde bringes til Nyborg som første Havn. Det andet Konnossement var dateret den 2. December, og Bestemmelsesstedet var angivet som Kjøbenhavn, anden Havn. Efter hvad der under Proceduren maa betragtes som in confesso, har Kaptajnen underskrevet begge Konnossementer umiddelbart forinden Afrejsen. Det førstnævnte Konnossement afsendtes til Nyborg og ankom til Citanterne den 7. December. Da det var dateret den 30. November, modtog Citanterne det uden Indsigelse og modtog ogsaa, da Skibet senere ankom til Nyborg, c. 300 Tons Jordnødkager, der udløsedes fra alle tre Luger. Da Citanterne under Skibets Ophold i Nyborg fik Adgang til at se Skibets Journal, viste det sig, at den sidste Del af Ladningen, som foran nævnt, først var indladet i December. Da den i Nyborg udløsedes Del af Kagerne var den, der laa øverst i Skibet og altsaa hørte til den sidst indskibede Del, krævede Citanterne Erstatning af Rederiet under Paaberaabelse af, at de, hvis Konnossementet havde været rigtig dateret den 2. December, kunde have næglet Indfrielsen, og at de vilde have gjort det, da Prisen paa dette Tidspunkt var en Del lavere, saaledes at de vilde have kunnet indkøbe et andet Parti til billigere Pris.

Under nærværende mod Rederiet anlagte Sag har Citanterne opgjort deres Tab til 1,650 Rmk. og paastaaet Selskabet dømt til at betale dette Beløb med Renter og Sagens Omkostninger. Citanterne hævder, at der foreligger en Antedatering af det dem tilsendte Konnossement, og at Rederiet maa være ansvarligt herfor. De gør gældende, at et Konnossement skal dateres den Dag, det underskrives, og at den Omstændighed, at Kaptajnen den 2. December har underskrevet et Konnossement, der er dateret den 30. November, er i flagrant Strid ikke blot med Sølovens § 133, men med de simpleste Regler om Datering af Dokumenter. De har derhos gjort gældende, at Kaptajnen burde have forstaaet, at naar Afladerne ønskede det ene Dokument dateret den 30. November, maatte det være, fordi Partiet var købt mod November Afskibning, han burde altsaa ogsaa have forstaaet den Betydning, det kunde have for Modtagerne, at den rigtige Udstedelsesdag fremgik af Konnossementet, og han har saaledes udvist en Forsømmelighed, der efter Sølovens § 8 maa paadrage Rederen Ansvar.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De har gjort gældende, at da der den 30. November faktisk var indladet over 300 Tons, maatte Kaptajnen være berettiget til at give det ene Konnossement denne Dato, og da Ladningen var ensartet og uden Separation, maatte det være uden Betydning for Citanterne, om de fik den øverste, ikke den nederste Del af Ladningen. Kaptajnen kendte ikke noget til Modtagernes Kontrakt med Afskiberne, lige saa lidt som han kendte noget til, at Ladningen var købt paa Vilkaar Afladning i November. Der var derfor ingen Grund for ham til at antage, at Konnossementernes Datering kunde spille nogen Rolle.

Retten kan ikke give Citanterne Medhold i, at der foreligger en Antedatering i alle Tilfælde, hvor et Konnossement er dateret en tidligere Dag end den, paa hvilken Kaptajnen underskriver det. Kaptajnen maa være berettiget til at forsyne Konnossementet med den Dato, da Indladningen af det Gods, Konnossementet omfatter, er tilendbragt. Da der her inden den 30. November var indladet mere end 300 Tons i Skibet, har Kaptajnen været i sin fulde Ret til at datere et af Konnossementerne den 30. November. Da det imidlertid fremgik af Konnossementerne selv, at den Del af Ladningen, det først daterede Konnossement angik, skulde aflades i første Lossehavn,

burde Kaptajnen have været opmærksom paa, at dette ikke kunde ske, og han har saaledes ved Udstedelsen af Kommossementerne gjort sig skyldig i en Skødesløshed, han burde have undgaaet.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes denne Skødesløshed imidlertid ikke i nærværende Tilfælde aldeles tilstrækkelig til, at den efter almindelige Erstatningsregler og Sølovens § 8 kan paadrage Rederiet Ansvar. Paa den ene Side kan Kaptajnen ikke antages at have haft Anelse om Indholdet af Citanternes kontraktmæssige Krav, og paa den anden Side hævder Citanterne intet Krav paa, at Skibet skulde afgaa eller være fuldt indladet inden November Maanedes Udgang. Havde Afskiberne rettidig underrettet Kaptajnen om Betydningen af, at den Del af Ladningen, der kom ind i Skibet inden November Maanedes Udgang, kom til Nyborg som første Løsehavn, kunde Indladningen af denne Del af Ladningen sikkert være sket saaledes i visse af Skibets Lastrum, at den kunde være udlosset i Nyborg uden Hensyn til den øvrige Last.

Herefter vil de Indstævnte være at frifinde for Citanternes Tiltale.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 62/1911, afsagt den 30. August 1911. Rederiet for S/S. »Hermod«, Firmaet Johan C. Gierlensens Efflig. i Bergen mod Højesteretssagfører Asmussen som Befuldmægtiget for Sk. »Vera«s Rederi.

Natten mellem den 1. og 2. Februar d. A., da den danske tremastede Skonnert »Vera« af Marstal laa for Anker ud for Melilla paa Marokkos Middelhavskyst, rejste der sig en stærk Paalandsstorm. »Vera« laa meget udsat for Stormen og Søen og maatte for ikke at komme i Drift ind mod Kysten stikke først 20 derefter 40 Favne Kæde paa Bagbords og endvidere 50 Favne Kæde paa Styrbords Anker. Om Morgenen den 2. Februar kom en Redningsbaad til Stede og tog Besætningen i Land, idet man frygtede, at Skibet vilde drive mod Klipperne. Senere paa Dagen kom Besætningen dog om Bord igen, og man satte nu Reserveankeret og et Varpanker ud for bedre at holde Skibet fast. Da Redningsmandskabet erklærede, at det ikke senere vilde gaa ud igen den Dag, om Skibet drev mod Klipperne, gik Besætningen paany i Land, hvor den forblev indtil den paafølgende Morgen, 3. Februar d. A. Da man, efter paany at være kommen om Bord, blev klar over, at Skibet var i Drift ind mod Land, hejstes Nødsignal, der besvaredes af den norske Dampner »Hermod«, der laa noget længere ude, og som nu gik ind mod »Vera« og ankrede c. én Kabellængde ud for denne med Bagbords Anker og Kætting paa Tamp, idet Maskinen stadig holdtes gaaende for at holde Skibet op mod Søen. Ved Hjælp af Redningsbaaden fra Melilla førtes en ny c. 90 Favne lang 7" Manillatrosse om Bord paa »Vera«, hvor den fastgjordes om Fokkemasten, og Kl. c. 9½ Fm. paabegyndtes Slæbningen, idet »Vera« samtidig hev ind paa sine Ankerkæder, hvorved det imidlertid opdagedes, at alle Ankrene var gaaet tabt. Da »Vera« var slæbt c. to Km. ud fra Land, sprang Slæberen, og »Vera« drev hjælpeløs ind mod Land. »Hermod« styrede ind efter den, og efter Anmodning fra »Vera«s Fører satte »Hermod« en Baad ud, der med stort Besvær fik en ny Slæber ført over paa »Vera«, hvorefter Slæbningen fortsattes, indtil »Vera« Kl. c. 2¼ Em. var slæbt om i Læ af det Vest for Melilla beliggende Forbjerg Cap Tres Forcas, hvor Slæberen kastedes los. Kl. c. 5 Em. var »Hermod« atter paa sin Ankerplads.

Næste Dag kom »Vera« atter ind paa Melillas Red, hvor den fik overladt et Anker fra »Hermod«, men samme Dag blæste det atter op, og »Vera« kom i en lignende Situation som forommeldt og slæbtes af en anden Dampner ud fra Kysten, hvorefter den ved egen Hjælp sejlede til Gibraltar.

Da der ikke har kunnet opnaas Enighed mellem Parterne om Bjergelønnen, har Citanten ved nærværende Ret anlagt denne Sag mod Højesteretssagfører Asmussen som Befuldmægtiget for Skonnerten »Vera«s Rederi til Betaling af Bjergeløn 12,000 Frs., subsidiært efter Rettens Skøn tillige med Renter af det tilkendte Beløb, og Sagens Omkostninger.

»Vera« maaler 169 Tons Brutto, 153 Tons Netto, og er bygget i Aaret 1900 i Sverig af Fyrretræ; den er af Skønsmand, udmeldt af den danske Konsul i Gibraltar, i den Stand den indkom til Gibraltar, vurderet til 11,000 Kr.; dens Ladning er ansat til en Værdi af 13,400 Kr. og Fragten til 3,200 Kr.

»Hermod« maaler 1,144 Brutto- og 718 Netto Reg.-Tons, dens Maskine har 112 nominelle og 590 indicerede Hestes Kraft, og dens Besætning er femten Mand; den er ansat til en Værdi af 250,000 Kr. Dens Ladning bestod i Bjergningsøjeblikket af en Restladning Kul, c. 90 Tons.

Indstævnte har paastaaet Bjergelønnen fastsat til et væsentligt mindre Beløb end af Citanterne oprindelig forlangt. Idet han har henvist til, at »Vera« umiddelbart efter at være hjerget af »Hermod« paany kom i Nødtilstand og paany blev hjerget, har han særlig gjort gældende, at der ved Fastsættelsen af »Hermod«s Bjergeløn maa tages Hensyn til, at »Vera« i Bjergeløn til det andet Skib har maattet betale £ 300, hvilken Sum er udredet for et Arbejde, der havde til Følge, at de bjergede Værdier overhovedet er bevaret, og saaledes kan siges ogsaa at være kommen »Hermod« til Gode.

Under Hensyn til samtlige de med Bjergningen forbundne Omstændigheder, og derunder at »Vera« maa anlages at have været i en fuldstændig hjælpeløs Tilstand, finder Retten, at en Bjergeløn af 6,000 Kr. kan findes passende, og dette Beløb vil derfor være at tilkende Citannten med Renter deraf som paastaaet, hvorimod Sagens Omkostninger findes at burde hæves som indbefattet i det ommeldte Beløb.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Afladning pr. August 1910.

Et norsk Skib befragtedes den 7. Maj 1910 for en Rejse med Trælaster fra en Østersøplads til en tysk Havn. I Certepartiet var der ikke angaaende Skibets daværende Position opgivet andet end, at det nu var i Fart. Der fandtes en særlig Betingelse i Certepartiet, i Følge hvilken Afladningen skulde finde Sted i August Maaned 1910. Rederiet bortfragede derfor Baaden for Mellemrejser, og hvad enten det nu var, fordi Rederiet havde gjort altfor sangvinske Beregninger med Hensyn til den Tid, i hvilken disse Rejser kunde udføres, eller det var, fordi Skibet havde usædvanlig lange og mange Ophold paa Rejser og ved Land eller maaske begge Aarsager i Forening, saa kom Skibet først frem til Lastepladsen i Oktober Maaned, og som en Følge heraf forlangte Befragteren Erstatning for Ekstraudgifter, som var forvoldt herved. Foreningen udtalte som sin Anskuelse, at det ikke var nogen Undskyldning overfor Befragteren, at Skibet paa de forskellige Rejser havde lidt uforudsete lange Ophold. Rederiet havde ved Kontrakten paataget sig en ubetinget Forpligtelse til, at Indladningen skulde foregaa i Løbet af August Maaned, og Rederiet havde at indrette sine Dispositioner derefter. Naar Skibet bortfragedes for Mellemrejser, saa maatte Rederiet være klar over, at det selv løb Risikoen, saafremt Skibet paa disse Mellemrejser skulde blive opholdt saa længe, at det ikke kunde komme frem til Lastepladsen i rette Tid, saa at Lastningen kunde blive fuldført i August Maaned. Rederiet var forhavset

over en saadan Udtalelse fra Foreningens Side og anmodede om, at Sagen maatte blive forelagt for Foreningens Advokat i Hamburg. For at imødekomme Rederiet, og for at der ikke skulde være nogen Tvivl med Hensyn til dette principielt meget vigtige Spørgsmaal, lod Foreningen derpaa sin Agent i Hamburg indhente en Betænkning fra dens derværende Advokat, Hr. O t t o W a c h s m u t h; hans Udtalelser gengives hermed:

»I Følge Certepartiet af 7de Maj 1910 havde Befragteren intet at gøre med Rederens Dispositioner, thi den 7. Maj var man bleven enig om, at Rederen skulde stille sit Skib, der da befandt sig i Fart, til Disposition for Befragterne paa Lasteplassen i Løbet af August Maaned. Hvorledes Rederen indrettede sig indtil August Maaned for at opfylde denne Overenskomst altsaa for at stille sit Skib parat til Lastning for Befragteren i August, angik ikke Befragteren, og Nordisk Skibsrederforening har fuldstændig Ret, naar den siger, at alle Eventualiteter, der maatte indtræffe indtil August Maaned 1910, udelukkende gik ud over Rederen, hvad enten han havde nogen Skyld deri eller ej.«

Afskiberes Garantierklæringer.

Et i Foreningen indmeldt Skib lastede fornylig i britisk Havn en Ladning Salpeter i Sække. Da Sækkene ikke var i den Tilstand, hvori de skulde og burde være, gjorde Kaptajnen Bemærkning paa Konnossementet om, at Ladningen var afskibet i gamle og stoppede Sække. Efter Skibets Afgang kom der Anmodning til Rederiet fra Afskiberne om Tilladelse til at ombytte disse Konnossementer med rene Konnossementer, det vil sige: Konnossementer uden en saadan Klausul, idet Afskiberne samtidig tilbød at give Rederiet en Erklæring om, at de indestod Rederiet for Følgerne af, at der saaledes udstedtes rene Konnossementer. Rederiet nægtede, som rimeligt og rigtigt var, at opfylde denne Anmodning fra Afskiberne, efter først at have indhentet en Udtalelse fra Foreningen og dens Advokat, men Tilfældet giver Foreningen Anledning til paa det kraftigste at advare Rederne imod at lade sig forlede til at give efter for den Slags Anmodninger. En Kaptajn bebaar en lovstridig Handling ved at undertegne Konnossementer, som indeholder en urigtig Beskrivelse af Væren. Han bidrager derved til at vildlede en godtroende Køber af Lasten, som indløser Konnossementerne ved at indfri Sælgerens Tratta i Tillid til, at de af Kaptajnen undertegnede Dokumenter er i Orden. Rederiet vil selvfølgelig være ansvarligt overfor den godtroende Indehaver af Konnossementet for Tab, som lides ved, at den i Konnossementet givne Beskrivelse af Godset ikke er korrekt. Det nytter kun lidt, at Rederiet fra Afskiberne har modtaget en Erklæring om, at de vil holde det skadesløst for Følgerne heraf. Afskibere, som kan fremsætte en saadan Anmodning til Kaptajnen eller Rederiet, kan i Følge Sagens Natur ikke være første-Klasses Folk, fordi de i saa Fald ikke vilde inklade sig paa den Slags Transaktioner, sigtende til at narre en godtroende Køber, og det maa vel erindres, at et saadant Forpligtelsesdokument aabenbart strider imod Lov og Ærbarhed og derfor efter al Sandsynlighed ikke vil kunne paaberaabes ved nogen Domstol. Hvis derfor ikke Afskiberne frivillig opfylder deres Forpligtelser, vilde Rederiet ikke have noget Middel til at fremtvinge Opfyldelse af Erklæringens Indhold.

De russiske Skibsafgifter.

Det russiske Finansdepartement udelod, som bekendt, i en Instruktion for Toldvæsenet angaaende Opkrævning af Skibsafgifter (20 Cop. pr. Netto Reg.-Ton) en Bestemmelse i de tidligere Instruktioner, hvorefter de Skibe var fritaget for Afgifter, som kom fra en russisk Havn til en anden for at losse, komplettere eller indtage en Ladning, alt under Forudsætning af, at de nævnte Afgifter var erlagt i den første Havn. Der blev rejst Indsigelse imod, at denne Fritagelse ophævedes for fremmede Skibe,

hvis Traktater med Rusland indeholdt Mest-Begunstigelses-Klausulen. Saavidt Foreningen har kunnet bringe i Erfaring har de russiske Myndigheder taget Hensyn til de indkomne Reklamationer, og i en Række af Tilfælde er Afgiften blevet tilbagebetalt til skandinaviske Skibes Rederier, naar den har været opkrævet for mere end en Lastnings- eller Losningshavns Vedkommende. Rederne bør i Tide indsende deres Reklamationer bilagt med de originale Kvitteringer for Afgiften. Foreningen er til Tjeneste, saafremt dens Mellemkomst ønskes.

Fragtmarkedet.

Naar undtages Sortehavet og omliggende Markeder, som ligger noget flovere, er der i andre Retninger ikke nævneværdige Forandringer at konstatere i den forløbne Uge. La Plata er stadig livløs for prompt Lastning. Østersøen, Indien, samt Kulfragterne fra Wales er stadig faste med stigende Tendens.

Østen. Fra Java sluttedes Baade for Sukker i Sække til 29/ til U. K./Kont. ekskl. Frankrig, 30/ U. K./Kont. eller U. S. Bombay/U. K./Kont. betalte 20/6 d. w. Basis, Calcutta/U. K. Kont. (udsøgt Havn) 25/ d. w. Basis, »net terms«. Fra Kurrachée efter almindelig Skala til 16/3 til U. K./Kont. (udsøgt Havn).

Sortehavet. Store Baade fra Kherson, Nikolajeff, Odessa eller Sulina 8/3 Rotterdam, 8/6 Antwerpen, mindre Baade 9/9 N. C. eller »any«, 10/3 Hamburg, 11/3 Danmark. Fra Danube betaltes 11/ N. C. eller »any«, 11/6 Hamburg.

Middelhavet. Erts Huelva/Rotterdam 6/3 Tinto terms, Antwerpen 8/ f. d., Staterne 9/6, Boness 8/6, Ipswich 9/9, New Orleans 10/9 f. d., Boston 10/9 f. d., Karthagena/Middlesbro 6/6, Oporto/Cardiff eller Barry 7/3, Bilbao/Stockton 4/10½, Hornillo Bay/Cardiff 5/3.

Nordamerika. Petroleum New York/Australien (fire Havne) 30/, Japan 22 C. (én Havn), 22½ C. (to Havne). Tømmer Golfen/U. K./Kont. 11/ net form., Pensacola/Buenos Aires 130/. Kul Norfolk/River Plate 18/.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes Petersborg/Kristiania, Lumpsum £ 750 (c. 550 Stds.), god hollandsk Havn, Hfl. 16½ pr. Tylt Kappbjælker, Antwerpen Frcs. 38 D./B., Drammen 30/ Pulpwood, Sarpsborg 30/ Pulpwood, Kronstadt/Amsterdam Hfl. 17½ D. B. B., Wasa (to Havne)/Hull 34/3 Kortprops, Königsberg/Rotterdam 1/6 Hvedebasis.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til Kronstadt 4/4½ (5,000), 4/6 (4,300), Stockholm 4/4½ (2,100), Swinemünde 4/5 (2,100), Option Stettin 6 d. ekstra, Sundsvall 4/9 (2,300), Aalborg 4/6 (1,450), Fairwater 4/9 (1,750), Holtenau 5/ (2,000), Stettin 5/1½ (2,000). Memel 4/6 (2,000), Wismar 4/9 (1,700), Ostende 4/6 (1,100), Genua 7/6 (4,000), Savona 7/3 (4,800). Firth of Forth/Kronstadt 4/6 (2,500), 4/9 (3,500), Libau 5/9 (1,500), Kotka 5/3 (1,400), Thisted 6/6 (500), Newhaven 4/3 (650). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport kan vi nævne: Reval 6/3 (1,500), 6/3 (2,200), Bordeaux Frcs. 6½ (3,000), Marseille Frcs. 9 (5,800), Frcs. 9¼ (1,800), Antwerpen 4/6 (1,650), Nantes Frcs. 6¾ (3,200), Havre 5/3 (1,500), Genua eller Savona 7/6 (3,200), Venedig 8/6 (5,600), Aleksandria 7/3 (4,400), Gibraltar 3/9 (3,300), Port Said 6/6 (5,500), Colombo 10/9, Rio de Janeiro 16/3 (5,500), Monte Video 17/ (3,800), River Plate 17/9 (5,000), Bahia Blanca 19/ (6,000), Las Palmas 7/9 (4,500), Rosario 21/3 (4,100-4,400), Cap Verde 9/ (5,000).

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m).

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1943. Oplysning om Signaler. Baake borttages. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. Den V-lige Indsejlingsbaake ved Thyborøn-Kanal vil blive borttaget. Indsejlingsmærket bliver fremtidig saa vel om Dagen som om Natten: Thyborøn-Kanal Ledelyrhnie. Det brune, flyttelige Træhus, hvorfra Fyret vises, vil blive malet rodt med hvidt Bælte.

Signalet for indgaaende Strøm, rodt Flag, vil fremtidig blive vist fra Toppen af Masten med Raa, der staar paa Diget umiddelbart V. for Lodshuset.

Signalet, et blaåt Flag, for at høj Sø paa Havrevelen eller heard udgaaende Strøm forhindrer Skibe i at staa ind, vises fremtidig fra Toppen af Masten umiddelbart V. for Lodshuset. Fra 1ste November 1911 gives dette Signal med en Ballon i Stedet for med et blaåt Flag.

Vinkning med et blaåt Flag for Styrring, naar Lødserne ikke kan komme ud, men Kanalen dog er farbar, sker fremtidig ved Huset til Fortyret. (Kort Nr. 130 og 158. Danske Lods. Side 109, 110, 111, 112, 113 og 114. Havne-Lods, Side 138, 139 og 140. Fyr-Fort, Side 20 og Nr. 56 b. Sø.-Fort., Side 36). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1263. Kjøbenhavn 1911).

1944. Lystønder udlægges. Tønde flyttes. Sundet. Den 28de September 1911 eller, saalretn Vejrforholdene forhindrer det, saarest muligt derefter udlægges i Sundet følgende Lystønder:

1) »Middelgrund S.«, c. 700 m SSB. fra Søndre-Hoved-Tønde, en rød og hvid stribet Lystønde, mærket »Middelgrund S.«, der viser grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 4 ½ Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Inddrages for Is uden at erstattes med Vintersømærke. 55° 39' (57") N. Br. 12° 40' (53") Ø. Lgd.

2) »Saltholm Flak NØ.«, tæt NØ. for den sorte Stige med sort Ballon, Saltholm NØ., en sort Lystønde, mærket »S. F. NØ.«, der viser hvidt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 7 Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 8 Sm. Inddrages for Is uden at erstattes med Vintersømærke. 55° 41' (55") N. Br. 12° 51' (00") Ø. Lgd.

3) »Nordre-Rose«, tæt Ø. for den røde Spidsstoude ned 3 Koste, Nordre-Rose, en rød Lystønde, mærket »Nordre-Rose«, der viser grønt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 7 Sek. Flammens Højde: 3 m. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Inddrages for Is uden at erstattes med Vintersømærke. 55° 37' (56") N. Br. 12° 41' (42") Ø. Lgd.

4) »Lille-Grund NV.«, 2200 m S. 42 ¼° Ø. fra »Drogden« Fyrskib, en hvid Lys- og Klokketønde, mærket »Lille-Grund NV.«, der viser rodt Et-Blink hver 15 Sek., Blink c. 5 Sek., Mørke c. 10 Sek. Flammens Højde: 4 m. Synsvide og Lysevne: 6 Sm. Ombyttes, naar Is gør det nødvendigt, med en hvid Spiritønde. 55° 32' (10") N. Br. 12° 44' (13") Ø. Lgd.

Samtidig med Udlægningen af Lystønnen flyttes den hvide Stumpstoude med 1 nedadvendt Kost, Lille-Grund NV., S. i til V. for 1. m Pullen paa Lille-Grund. 55° 31' (13") N. Br. 12° 44' (35") Ø. Lgd. (Kort Nr. 123, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 292, 300, 302, 308, 306, 307, 314, 315, 316, 317 og 318. Fyr-Fort. Nr. 238 A, 236 A, 239 A og 243 A. Sø.-Fort., Side 26 og 27). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn 1911).

Det N. for Saltholm-Flak opnærkede Mærkeskib inddrages omkring Midten af indevarende Maa- blive bekendtgjort senere, under Taage og tykt Vejr c. hver 1 Minut ringes i c. 5 Sek. med en Klokke, hver Ringning afsluttes med 3 tydelig adskilte Slag paa Klokken.

Den 1ste September d. A. er der paa Fortets V-lige Havneboed, der er Fortets S.-højste Punkt, tændt en Lanterne, der viser rodt, fast Lys. Flammens Højde: 4 m. Saltholm-Flak

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1965. Mindre Dybde. Nustjordsbaerne. Stjernsund, Norge. Dybden paa den S.-ligste af Nustjordsbaerne ud for Nustjord (Nustjordsfjord), ved Indsejlingen til Stjernsund og Øxfjord, er 5,6 m og Dybden paa den midterste Baee er 3,7 m. Omtrentlig Plads: 70° 18' N. Br. 10° 10' Ø. Lgd.

1966. Grund fundet. Bjærkø Ø. Senjen. Ud for Bugten paa Ø.-Siden af Bjærkø er fundet en Grund med 4 m Vand. Den ligger i Mærket: »Bjærkø Kirke overet med det SV.-ligste Smaaskjær og i Linien mellem Trollnesgrunden Jernstang og højeste Svinø. 69° 00' N. Br. 16° 34' Ø. Lgd.

1967. Fyr midlertidig slukket. Liland. Østfjorden. Liland Fyr er slukket paa Grund af Udsvaade. Det vil saarest muligt blive tændt uden nærmere Bekendtgørelse. 68° 27' 50" N. Br. 16° 56' 45" Ø. Lgd.

1968. Grund fundet. Indlandet S. Kristiansund. Omtrent: 160 m S. fra Skjerveeskjær, S. for Indlandet, er fundet en Grund med 3,1 m Vand. Skjerveeskjær: 63° 05' N. Br. 7° 44' Ø. Lgd.

1969. Grunde. Hestskjær Fyr S. Hendvaagen. Ved N.-Siden af Indløbet til Hendvaagen strækker Grunden fra Nestskejær (Hendholmen) sig c. 150 m Ø. i og der findes grunde Baaer c. 100 m Ø. for N.-Pynten.

Imellem Laugo og Kjøen, samt mellem Hende og Langø er Farvandet en Del forandret. Hestskjær Fyr: 63° 05' 00" N. Br. 7° 29' 55" Ø. Lgd.

1970. Grund fundet. Herø SV. Herøfjorden. Sandmøre. I Farvandet S. for Herø er der fundet en netop overflydt Baee c. 160 m S. t. V. ¼ V. fra Kirkskjær (den N.-ligste Stensholm). Grunden er c. 150 m i NØ.—SV. 62° 18' N. Br. 5° 40' Ø. Lgd.

1971. Lys- og Lydtønde slukket. Jæderens Rev. Lys- og Lydtønden ved Jæderens Rev er slukket. Den vil saarest muligt aiter blive tændt. 58° 46' 00" N. Br. 5° 24' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1889. Kjøbenhavn 1911).

1972. Dybdeforandringer i Farvand. Østebank. Elben. Tyskland. Dybdeforholdene i Farvandet ved Østebank, Elben, forandrer sig hyppigt, navnlig om Vinteren. Dybtgaaende Skibe bør ikke passere dette Farvand kort for Lavvaade. »Østerriff« Fyrskib, S. for Østebank: 53° 51' N. Br. 9° 00' Ø. Lgd.

1973. Uddybning. Jæde. 7,6 m i Stedet i Aussenjæde er uddybet til 8,3 m. 53° 50' 21" N. Br. 8° 00' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1010. Kjøbenhavn 1911.)

1974. Fyr permanent. Schiermonnikoog. Holland. Fra 8de September 1911 brænder Hoved- og Bifyret paa Schiermonnikoog N.-lige Fyr permanent og Bifyret paa det S.-lige Fyr taarn er slukket. N.-lige Fyr: 53° 29' N. Br. 6° 08' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1549. Kjøbenhavn 1911).

1975. Fyr flyttes. Laagte van Haamstede. Zeegat van Brouwershaven. Den 12te September 1911 flyttes Laagte van Haamstede hvide, faste Fyr 450 m V. i til 51° 43' 51" N. Br. 3° 43' 26" Ø. Lgd.

1976. Dybder. Raac Dyck. Dunkerque. Ved og paa Dyck Banke er fundet følgende Dybder: 1) 9,6 m 51° 03' 20" N. Br. 1° 53' 54" Ø. Lgd. 2) 6,2 m paa 51° 03' 35" N. Br. 1° 56' 14" Ø. Lgd. 3) 8,2 m paa 51° 03' 36" N. Br. 1° 56' 41" Ø. Lgd. 4) 9,3 m paa 51° 03' 43" N. Br. 1° 56' 55" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1977. Ballastønde flyttet. Tees Approach. England. De grønne og gule lodret stribede Spilstønder, mærket »Ballast«, Tess Approach, er flyttet og ligger nu: Den S.-lige Tønde c. 7 Sm N. 48° Ø. fra South Gare Fyr, den N.-lige c. 5 Kbl N. 17° V. fra den S.-lige. South Gare Fyr: 54° 36' N. Br. 1° 08' V. Lgd.

1978. Klokke- og Undervandsklokketønde skal udlægges. Eddystone Rocks. Omtrent den 16de Oktober 1911 udlægges en sort og hvid lodret stribet Klokketønde, mærket »Eddystone«, 3 Kbl S. fra Eddystone Fyr. Tønden er ogsaa forsynet med en Undervandsklokke. Fyret: 50° 10' N. Br. 4° 16' V. Lgd.

1979. Oplysning om Fyr. Scilly Isles. Fyret paa Peninnis Head er tændt og St. Agnes Island Fyr er slukket. Peninnis Head Fyr: 49° 54' 12" N. Br. 6° 18' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1560. Kjøbenhavn 1911).

1980. Reservefyrskib udlagt. North-West. Liverpool Bay. Reservefyrskib »North-West« er udlagt 3. Kbl N. 46° V. fra det sunkede Fyrskib. Fyr og Taagesignal som det sunkede Fyrskibs. 58° 31' N. Br. 3° 31' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1903. Kjøbenhavn 1911.)

1981. Fyr skal tændes. Runnan eun Point. Firth of Clyde. Skotland. Paa Yderenden af

Fort: 55° 42' N. Br. 120° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Løds, Side 303. Fyr-Fort. Nr. 235 B.). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 288. Kjøbenhavn 1911).

1946. Amærkning forandret. Bjørnen, Saltholm Ø, Sundet. I den nærmeste Fremtid vil den sorte Spidstønde med 3 Balloner ved NØ-Spidsen af Bjørnen blive flyttet c. 400 m S. i til ret Ø. for 2,5 m Pullen og vil blive benævnt »Bjørnen Ø«. Samtidig udlægges en sort Spidstønde med 2 Balloner tæt Ø. for den nyfundne 5,2 m Pullen; denne Tønde vil blive benævnt »Bjørnen N.«. 5,2 m Pullen: 55° 39' 32" N. Br., 120° 51' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Løds, Side 313. Søvn-Fort., Side 27). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1732. Kjøbenhavn 1911).

1947. Sømærke udlagt. Saltholm Ø, Sundet. Paa V-Siden af den under dansk-svensk Fællesopmåling af Fjnterenden fundte 6,2 m Grund paa 55° 38' 47" N. Br. 120° 52' 12" Ø. Lgd. er udlagt en Slæge med Kost. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Løds, Side 313). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1732. Kjøbenhavn 1911).

1948. Taagesignal-Station i Virksomhed. Romssa Fyr, Store Bælt. Den 1ste Oktober 1911 Kl. 12. træder Taagesignal-Stationen ved Romssa Fyr i Virksomhed. Taagesignalet vil blive givet med en Sirene, der giver Tre-Stød hver 1 Minut. Stødes Varighed c. 2 Sek. Sireneløvedet staar tæt ved Skranten, 19 m S. fra Fyret. 55° 30' 44" N. Br. 10° 48' 14" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 162 og 220. Danske Løds, Side 329. Fyr-Fort. Nr. 273). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn -911).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1949. Vrag sunket. Femern Ø, Østersøen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en Bvort sunket paa 54° 23' N. Br. 11° 34' Ø. Lgd.

1960. Lys- og Fjølterønde udlægges. Hoborg, Gotland S-Kyst, Sverrig. Den 25de September 1911 udlægges Lys- og Fjølterønden ud for Hoborg Rev. 56° 52' 9" N. Br. 18° 07' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1603. Kjøbenhavn 1911).

1951. Frys Svanvidde. Nydal, Galle. Nydal Fyr har nu en Svanvidde paa 9 Sm. 60° 42' 32" N. Br. 17° 15' 12" Ø. Lgd.

1952. Grund fundet. Cilicia, Uleåborg Distrikt, Botniske Bugt, Finland. I Farvandet mellem Ho Røytta og Ulkognrunt er fundet en 6,2 m Stengrund, Cilicia. Paa S-Siden af Grunden er udlagt en Vager med S-lig Topbetegnelse paa 65° 18' 58" N. Br. 24° 59' 45" Ø. Lgd.

1953. Fyrskibet »Sniapan« udlagt. Fyr forandret, Quarken, Botniske Bugt. »Shipark Fyrskib, Quarken, er udlagt. Det viser nu rød Tre-Lyn hver 13,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mærke 1,0 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mærke 1,0 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mærke 1,0 Sek., Mærke 10,0 Sek. Masterne er borttaget og Fyret vises fra et Taarn. Taagesignal gives med Sirene. Et-Stød hver 65 Sek., Stød 7 Sek., Pause 58 Sek. 63° 26' 28" N. Br. 20° 44' 50" Ø. Lgd.

1954. Grunde afmærket. Rosa Grund N, Sastmol-Skarfjör, Botniske Bugt, N. for Rosa Grund er fundet en Grund med 6,1 m Vand. Tæt N. for Grunden er udlagt en Vager med N-lig Topbetegnelse i 10 m Vand paa 61° 53' 33" N. Br. 21° 21' 24" Ø. Lgd., 2875 m (1350 Saksen) S. 64 1/2° V. fra Knoppgrund Baake.

N. for Nimeton, en Grund med 6,1 m Vand, er i 10 m Vand udlagt en Vager med N-lig Topbetegnelse. 3180 m (1490 Saksen) S. 67° 0' V. fra Knoppgrund Baake.

1955. Sømærker udlagt. Korfören-Hammholmarna, Helsingfors Distrikt, Finske Bugt. TI Amærkning af et Farvand for 7,2 m dybbaaende Skille mellem Korfören og Hammholmarna er udlagt følgende Vagere: 1) Paa S-Siden af Risholm Södra, en Stengrund med 3,2 m Vand, er udlagt en Vager med S-lig Topbetegnelse i 9,1 m Vand paa 60° 16' 1" N. Br. 26° 10' 2" Ø. Lgd. 2) Paa S-Siden af Revet, Korförens Västra, der gaar SV i fra Korfören V-Punt, er i 9,1 m Vand udlagt en Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 16' 1" N. Br. 26° 10' 10" Ø. Lgd. 3) Paa S-Siden af Korförens Östra, en Stengrund med 4,2 m Vand, er i 9,2 m Vand udlagt en Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 16' 1" N. Br. 26° 11' 1" Ø. Lgd. 4) Paa N-Siden af Revet, Hammholms Västra, som strækker sig ud fra Stora Hammolmen NV-Punt, er i 11 m Vand udlagt en Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 15' 1" N. Br. 26° 11' 1" Ø. Lgd. 5) Paa N-Siden af Hammholms Östra, en Stengrund med 4,2 m Vand, er i 9,1 m Vand udlagt en Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 15' 1" N. Br. 26° 12' 1" Ø. Lgd. Den V-lige Vager paa N-Siden af Korfören er indtaget. 60° 16' 15" N. Br. 26° 10' 38" Ø. Lgd.

Positionerne svarer til Kort Nr. 153. (Kort Nr. 155).

1956. Lys- og Fjølterøndes Beliggenhed. Skarfjör, Finske Bugt. Den N. for Skarfjör for nylig udlagte Lys- og Fjølterønde ligger ved den røde Spirtønde med rød opadvendt Kost. 60° 17' 58" N. Br. 26° 20' 25" Ø. Lgd.

Den hvide Spirtønde med sort nedadvendt Kost paa N-Enden af Skarfjör Banke ligger stadig paa Plads. 60° 17' 5" N. Br. 26° 22' 0" Ø. Lgd.

Positionerne svarer til Kort Nr. 155. (Kort Nr. 153).

1957. Sømærker udlagt. Luuga Bugt, Finske Bugt, Rusland. 1) Kuragskoi Løbet med 2,2 m Vand, over Kuragskoi Rev mellem Öerne Hita Matala og Haugö Loda, er paa N-Siden afmærket med 3 røde Spirtønder med røde opadvendte Koste, nummereret V. fra med 1, 2 og 3, og paa S-Siden afmærket med 3 hvide Spirtønder med sorte, nedadvendte Koste, nummereret V. fra med 4, 5 og 6. Kuragskoi Løbet: 59° 50' N. Br. 28° 05" Ø. Lgd.

2) Løbet mellem Meri Loda (Thulna) og Luuga Munding er afmærket med en rød Spirtønde Nr. 7 med rød, opadvendt Kost i 7,5 m Vand paa 59° 42' 11" N. Br. 28° 19' 38" Ø. Lgd., og en hvid Spirtønde Nr. 8 med sort, nedadvendt Kost i 7,5 m Vand paa 59° 41' 49" N. Br. 28° 19' 43" Ø. Lgd.

3) Rød Spirtønde Nr. 9 med rød, opadvendt Kost SØ, for Russ Matala Banke staar i 11 m Vand ved en Fulle med 7,0 m Vand. 59° 52' 42" N. Br. 27° 54' 53" Ø. Lgd. N. for Russ Matala staar en hvid Spirtønde Nr. 10 med sort, nedadvendt Kost i 11 m Vand. 59° 24' 21" N. Br. 27° 53' 48" Ø. Lgd.

4) V. for 5,2 m Pullen paa omtrent 59° 49' N. Br. 28° 15' Ø. Lgd. ligger i 13 m Vand en sort-hvid Spirtønde Nr. 11 med 1 nedadvendt Kost over 1 opadvendt Kost.

5) N. t. V. for 1,5 m Skarvet paa N-Enden af Kuragskoi Rev er i 13 m Vand udlagt en hvid Spirtønde Nr. 12 med sort, nedadvendt Kost. 59° 56' 11" N. Br. 28° 01' 51" Ø. Lgd.

6) S. for Mitu Matala ligger rød Spirtønde Nr. 13 med 1 rød opadvendt Kost over 1 sort Ballon i 11 m Vand paa 59° 55' 39" N. Br. 27° 51' 35" Ø. Lgd.

7) Paa V-Siden af Revet mellem Meri Loda og Spartankova er udlagt følgende 3 sort-hvide Spirtønder med 1 nedadvendt Kost over 1 opadvendt Kost: Tønde Nr. 14 i 11 m Vand paa 59° 42' 23" N. Br. 28° 18' 44" Ø. Lgd., Nr. 15 i 18 m Vand paa 59° 44' 28" N. Br. 28° 15' 46" Ø. Lgd. og Nr. 16 i 14 m Vand paa 59° 46' 44" N. Br. 28° 15' 34" Ø. Lgd. (Kort Nr. 153).

1958. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1608, 1911. Hailoda, Finske Bugt. Lystønden ligger c. 8 1/2 Kbl S. 57 1/2° Ø. (Ikke som angivet, N. 57 1/2° V.) fra det yderste Hailoda Skær. 59° 56' N. Br. 28° 00' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

1959. Taagesignal forandret. Greifswalder Öe, Tyskland. Taagesignalet ved Greifswalder Öe gives nu med Sirene, der giver Tre-Stød hver 75 Sek., Stødes Varighed c. 2 Sek. Taagesignalet med Skud gives ikke mere. 54° 15' 02" N. Br. 19° 55' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1681. Kjøbenhavn 1911).

1960. Tønde udlagt. Städeholz, Sonderburger Bugt, Flensburger Fjord. I Sonderburger Bugt er udlagt en sort Spidstønde, mærket »Städeholz«, 54° 53' 14" N. Br. 9° 50' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160).

II. Kattegat og Skagerrak.

1961. Fyr forandret. Midtungen, Sverrig. I Nidningen Ø-lige Fyr er indsat en rød Lys-vinkel, der lyser fra N. 73° Ø. til Ø. over Lillehandsrevet. I øvrigt uforandret. 57° 18' 2" N. Br. 11° 54' 3" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 248). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 251. Kjøbenhavn 1911).

1962. Fyr forandret. Malö, Götteborg Skærgaard. Malö Fyr viser nu To-Blink hver 6 Sek. Det viser rød Lys fra S. 42° Ø. til S. 22° V., grønt Lys fra S. 22° V. til S. 71° V., rød Lys fra S. 71° V. til S. 89° V. Svanvidde: 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. 57° 20' 17" N. Br. 11° 58' 06" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Løds, Side 249). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1938. Kjøbenhavn 1911).

1963. Mindre Dybde. Jordeholmen S, Larvikfjorden, Norge. Dybden paa 2,5 m Grunden, c. 100 Sm SØ, fra Jordeholmen, er nu kun 0,5 m. Larvikfjorden: 59° 00' N. Br. 10° 04' Ø. Lgd.

1964. Dybde paa Grund. Songvaarfjör, Dybden paa Grunden Ø. for den S-ligste af Havneene er 8 m. 58° 02' 09" N. Br. 7° 44' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 436. Kjøbenhavn 1911).

223

Runnaun eun Point tændes, ontrent den 12te September 1911, et hvidt, ubevogtet Baakefyrr, der viser Et-Blink hver 4 Sek. Flammens Højde: 9 m. 55° 43' 50" N. Br. 5° 00' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1982. Forandring af Taagesignaler. Newfoundland. Den 1ste November 1911 forandres følgende Taagesignaler uden nærmere Bekendtgørelse: 1) Taagesignal-Station ved Cape Freels skal give To-Stød hver 1 Minut, Stød 3., Sek., Pause 3., Sek., Stød 3., Sek., Pause 49,5 Sek., 46° 36' 30" N. Br. 53° 39' 26" V. Lgd. 2) Taagesignal-Stationen ved Cape Race skal give Et-Stød hver 1/2 Minut, Stød 3., Sek., Pause 26,5 Sek., 46° 39' 24" N. Br. 53° 04' 17" V. Lgd.

1983. Forandring af Taagesignaler. Cape Breton Island. Den 1ste November 1911 forandres følgende Taagesignaler uden nærmere Bekendtgørelse: 1) Taagesignal-Stationen ved Louisbourg Harbour skal give To-Stød hver 1/2 Minut, Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 2 Sek., Pause 24 Sek., 45° 54' 35" N. Br. 59° 57' 15" V. Lgd. 2) Taagesignal-Stationen ved Seatari Island NØ-Pynt skal give Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 45 Sek., 46° 02' 15" N. Br. 59° 40' 15" V. Lgd. 3) Taagesignal-Stationen ved Flat Point skal give To-Stød hver 1 Minut, Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Stød 5 Sek., Pause 45 Sek., 46° 16' 12" N. Br. 60° 07' 22" V. Lgd.

1984. Forandring af Taagesignaler. Nova Scotia. Den 1ste November 1911 forandres følgende Taagesignaler uden nærmere Bekendtgørelse: 1) Taagesignal-Stationen ved Brier Island skal give To-Stød hver 1/2 Minut, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 21 Sek., 44° 14' 57" N. Br. 66° 23' 38" V. Lgd. 2) Taagesignal-Stationen ved Cape Fourchu skal give Et-Stød hver 1/2 Minut, Stød 5 Sek., Pause 25 Sek., 43° 47' 30" N. Br. 66° 09' 25" V. Lgd. 3) Taagesignal-Stationen ved Chebucto Head skal give To-Stød hver 1 Minut, Stød 5 Sek., Pause 3 Sek., Stød 5 Sek., Pause 47 Sek., 44° 30' 04" N. Br. 63° 30' 50" V. Lgd. 4) Taagesignal-Stationen ved Mauger Beach skal give Et-Stød hver 20 Sek., Stød 2 Sek., Pause 18 Sek., 44° 36' 05" N. Br. 63° 31' 40" V. Lgd. 5) Taagesignal-Stationen ved Cranberry Island skal give To-Stød hver 1 Minut, Stød 3., Sek., Pause 3 Sek., Stød 3., Sek., Pause 50 Sek., 45° 19' 45" N. Br. 60° 55' 25" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1985. Grund og Oplysning om Tønder. St. Johns Harbour. Antigua. Ved St. Johns Harbour er der midt i det gravede Løb, 5 1/2 Kbl S. 86° V. fra Fort James Fyr, fundet 5, m Vand. Følgende Tønder er inddraget: 1) Spiritønden, 5 3/4 Kbl S. 89° V. fra Fort James Fyr. 2) Spiritønden, 5 Kbl S. 85° V. fra samme Fyr. 3) Fortøjtoenden, 3 1/4 Kbl S. 79° V. fra samme Fyr. Fort James: 17° 06' N. Br. 61° 51' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1986. Grund rapporteret. Atalia Point. Parra River. Brasilien. Damperen »Hylas« rapporterer, at en Grund med 14 m Vand ligger 18 1/2 Sm N. 19° Ø. fra Atalia Point. 0° 18' S. Br. 47° 15' V. Lgd. (Eng. Kort Nr. 2186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1850. Kjøbenhavn 1911).

1987. Hindring. Pernambuco Bar. Tæt ved Løbet over Pernambuco Bar ligger en Mængde store Sten, som er kastet over Bord fra en Langter. Den neofagtige Plads kendes ikke, men Lodserne er underrettet. Pernambuco Bar: 8° 08' S. Br. 34° 52' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1986. Tønder forandret Farve. Porto Romano. Porto di Terranova. Pausania. Sardinien Ø-Kyst. Ved Indløbet til Porto Romano er Tønden, som for Indgangen skal holdes om Bagbord, hvid og sort stribet, Tønden, som skal holdes om Styrbord, rød. Terranova: 40° 55' N. Br. 9° 31' Ø. Lgd.

1988. Forandring af Fyr. Gewässer von Sebenico. Østerrig-Ungarn. I Farvandet ved Sebenico er følgende Fyr forandret: 1) Roeni Fyr er nu et grønt Lynfyrr, der viser To-Lyn hver 3 Sek. Synsvidde: 4 Sm. 43° 2' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Septbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Føreneede Dampskibs-Selskab	107 1/2	107	107 1/4
Danmark	72	72	72 1/4
Norden	91 1/4	91 1/4	92 1/4
København	90 1/4	90	90 1/4
Carl	66	85 3/4	86 1/4
Dannebrog	70 1/4	70 1/4	71 1/4
Skjold	10	10	16
Urania	86	86	86 1/4
Union	100	100	101
Dampsk. af 1896	136	135 1/2	136
Hejmdal	5	5	7
Østasiatiske	92	92	94
Østersøen	88	87	89
Nordsøen	62	62	75
Gorm	120	120	—
Torm	6	6	10
Inga	60	60	70
Cimbria	50 1/2	50 1/4	50 1/2
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab	—	—	—
Føreneede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% føren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	92 1/2	92 1/4	92 1/2
3 1/2% uops. Stats.	8	8	86 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	90	90	91 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	91 1/4	91 1/4	95
4% — — — Serie.	96	96	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	89	88 1/4	89 1/4
4% — — —	67 1/4	67	87 1/4
3 1/2% Landkreditk.	88 1/4	87 3/4	88 1/4
4% Østift. Kreditf.	95	94 1/4	95

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	112 3/4	113	150 1/4
Privatbank	139 1/4	139	113
Landmandsbank	—	139 3/4	139 1/4
Handelsbank	—	20	140
Grundejerbank	—	20	20 1/4
Burm. & Wain	92 1/2	— 3/4	92
Helsingørs Jærnsk.	77 1/4	— 77	92 1/4
Sukkerfabr.	263	— 1/4	77 1/4
Bryggeri Aktier	188	— 187 3/4	263 1/4
			187 3/4

Vækselkurser d. 13. September 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.21	18.17
Paris	72.80	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. September 1911.	
Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	91.80
3 1/2% — Boden Kredit	88.60
5% Mexikanske 1899	99.20
5% Rumænske Stats	104.90
4% — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Føreneede Dampsk.“ 224,000. „Danmark“ 50,000. „Norden“ 24,000. „Carl“ 76,000. „Dannebrog“ 14,000. „Skjold“ 28,000. „Urania“ 10,000. „Dampsk. af 1896“ 12,000. „Hejmdal“ 18,000. „Gorm“ 48,000. „Neptun“ 2,000. „Dansk-russisk“ 116,000. „Østasiatisk“ 242,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

2) Senina Fyr er nu et grønt Fyr med Formærksler. Synsvide: 2 Sm. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.
 3) S. Antonio (St. Ant) Fyr er nu et grønt, fast Fyr. Synsvide: 2 Sm. 43° 43' N. Br. 15° 52' Ø. Lgd.
 4) Paklena Fyr er nu et grønt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 5 Sek. Synsvide: 4 Sm. 43° 43' N. Br. 15° 53' Ø. Lgd.
 I den nærmeste Fremtid vil følgende Fyr blive forandret:
 5) Dehola Fyr skal vise rødt Et-Lyn hver 2 Sek. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.
 6) Kriz Fyr skal forandres til et rødt Fyr med Formærksler. Synsvide: 3 Sm. 43° 43' N. Br. 15° 52' Ø. Lgd.
1910. Fyr tændt. Bucht Crkvice, Sabinovce. Paa Hovedet af Balgebyrøden i Bucht Crkvice, 8 $\frac{1}{2}$ Kbl N. 40° Ø. fra Berg Rotta trigonometriske Station (713) og N. 56° V. fra S. Giovanni (Hudhovic) Kapel, er tændt et grønt, fast, ubevogtet Fyr. Synsvide: 2 Sm. 42° 58' N. Br. 17° 29' Ø. Lgd.
1911. Grunde. Cape Lukull. Sorte Hav. Rusland. I Nærheden af Kysten ved Cape Lukull, N. for Sevastopol, er der fundet følgende Dybder: 1) 9 s m Vand 1040 m fra Land, S. 44 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Møllen i Landslyen Semruk og N. 47 $\frac{1}{2}$ ° V. fra den V-lige Ledebæke i Lukull Ledebæker Nr. 5. 2) 10 s m Vand 1440 m fra Land, henholdsvis S. 45° V. og N. 89 $\frac{1}{2}$ ° V. fra samme Punkter. 3) 8 s m Vand 1380 m fra Land, henholdsvis S. 42° V. og N. 88° V. fra samme Punkter. 4) 7 s m Vand 1050 m henholdsvis S. 43° V. og N. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. fra samme Punkter. 5) 3 s m Vand 320 m fra Land, henholdsvis S. 39 $\frac{1}{2}$ ° V. og N. 58° V. fra samme Punkter. 6) 10 s m Vand 1390 m fra Land, S. 43° V. fra Møllen og i Baakelinie Nr. 5 Cape Lukull: 44° 50' N. Br. 33° 33' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

1912. Karantænestemmelser. Grækenland. — Skibe, der kommer fra Valona og Smyrna, er underkastet 5 Dages karantæne, Skibe fra Saloniki 4 Dages Karantæne. Karantæne over for Trieste er ophævet.
 Malta. — Tunis er erklæret kolerasmitet.
 Tunis. — Avellino, Benevento, Caltanissetta, Campobasso, Catania, Genova, Girgenti, Messina, Potenza, Trapani og Livorno er erklæret kolerasmitet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: reitet, ny Udgave + anulleret; T: Tillæg.
 Kors eller Bogs Nr. England, August 1911:
 R 801 West Indies. — Approaches to Port au Prince. Frankrig:
 N 5347 D'Antibes à Menton.
 R 3029 Du cap Sigth à Djidjelli (Algérie). Maj 1911.
 N 985 Annuaire des marées des côtes de France pour 1912. Pris 1 fr.
 T 789 Supplément aux Instructions. Basse Cochinchine et Cambodge. Japan:
 N 399 Langshan Crossing and Paris Adjacent. Juni 1911. Pris 65 sen.
 + 498 Langshan Crossing. Tyskland:
 R 250 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. 1: 25 000. Pris 2,50 M.
 R 344 Mittelmeer, Afrikanische Küste: Hafen von Alexandria. 1: 10 000. Pris 2,80 M.
 R 269 Indischer Ocean: Arabische Meer (O. und W.-Blatt). 1: 3 500 000. Pris 0.-Bl. 1,80 M. W.-Bl. 1,80 M.
 R 326 Indischer Ocean, Arabische Küste: Anstenerung von Aden. 1: 75 000. Pris 2,20 M. Ergänzung zum Seehandbuch Nordsee, Teil II, Heft I, 1907. Gratis.

Fra Sø og Land.

I Følge Meddelelse forløb de nu afsluttede Maskinisteksaminer saaledes: Til Maskinpasserprøven har indstillet sig 8, hvoraf 6 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen 71, hvoraf 50 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig i Maskinfagene 1, hvoraf 1 bestod, i Hjelpefagene 13, hvoraf 11 bestod, og i alle Fag 30, hvoraf 21 bestod. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 43, hvoraf 28 bestod.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 13 britiske, 5 franske, 2 italienske, 4 norske, 1 portugisisk, 1 spansk, 2 svenske; ialt 34. Dampskibe: 3 amerikanske, 1 belgisk, 9 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 grøsk, 1 spansk; ialt 17.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 13, Kollision 3, Ild 3, kæntræt 5, forladt 4, kondemneret 1, ophugget 5; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 2, kæntræt 3, ophugget 5.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1911. Der er anmeldt ialt 437 Havarier, mod 503 i samme Maaned 1910, deraf 353 Dampskibe og 84 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 145, Sammenstød 130, Anløbning af Nødhavn 14, Maskinskade 41, beskadiget af Is 1, af Ild 39, af haardt Vejr 45, forskellige Aarsager 16, kæntræt 2, sunket 4. Ialt 40 Skibe er anmeldt som totalforliste, mod 66 samme Maaned 1910, deraf 15 Dampskibe og 25 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 13, Sammenstød 9, beskadiget af Is 1, af Ild 3, forsvundet 3, kæntræt 1, sunket 7, forladt 2, kondemneret 1.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

vod **Charles Hvilsom.**
 21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 7./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 11./9. — Algarve, Borries, afg. Denia 12./9. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Stettin 11./9. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Dunkerque 11./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 11./9. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 12./9. til Kristiania. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 13./9. — Aurora, Gommens, afg. Swansea 11./9. til Marseille. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 11./9. — Beira, Lunge, afg. Karlsborg 13./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 7./9. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Malaga 12./9. til Cadiz. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsberg 11./9. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 12./9. hertil. — Douro, Sørensen, ank. Dunkerque 11./9. — Eshjerg, Strulve, afg. herfra 12./9. til Liban. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 8./9. til New York. — Hengest, Munk, afg. herfra 12./9. til Riga. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 13./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 11./9. til Algier. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 11./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 12./9. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunshüttel 13./9. for Antwerpen. — Kursk, Wienecke, afg. Räfö 11./9. til Bordeaux. — Loire, Craignou, ank. Dunkerque 12./9. — Louise, Larsen, ank. London 10./9. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Konstantinopel 13./9. til Panderma. — Morsø, Nellemann, pass. Brunshüttel 12./9. for Oporto. — Moskow, Jon Jousen, ank. Antwerpen 8./9. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Palermo 12./9. til Djidjelli. — Nordjylland, Søberg, afg. Petersborg 13./9. til Antwerpen. — Odessa ank. Libau 8./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 13./8. — Omsk, Jacobsen,

pass. Brunsbüttel 14./8. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 12./9. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 12./9. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 12./9. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Barcelona 9./9. — Saga, Wiberg, ank. hertil 13./9. — Seine, Damp, afg. Bordeaux 13./9. til Dunkerque. — Saxo, Müller, afg. Bergen 13./9. til Stavanger. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 7./9. hertil. — Thyra, Dam, afg. Aalesund 13./9. hertil. — Tiber, Beeb, ank. Sikea 9./9. — Tyr, Thaning, ank. Windau 14./9. — United States, Gøtsebe, afg. Kristianssand 6./9. til New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Petersborg 13./9. — Viking, Meyer, afg. Bergen 13./9. Nord paa. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 14./9. for Antwerpen. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 11./9. — Saratov pass. Holtenau 11./9. for Libau. — Vadsø ank. hertil 12./9. — Lena ank. Liverpool 13./9.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 5./9. — Amalienborg ank. Houffleur 7./9. — Anna Mærsk ank. Kjøbenhavn 9./9. — Brattingsborg ank. Sunderland 11./9. — Børglum ank. Huelva 2./9. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 8./9. — Dansborg ank. Königsberg 5./9. — Elsberg ank. Alholm 6./9. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg ank. Pernau 3./9. — Fredensborg ank. Kjøbenhavn 8./9. — Frederiksborg pass. Sagres 7./9. — Guldborg afg. Jacobstad 9./9. — Gurre ank. Madeira 31./8. — Hammerhus pass. Norfolk 6./9. — Harildsborg ank. Ghent 9./9. — Hundborg ank. Rotterdam 8./9. — Høneborg ank. Lübeck 8./9. — Jelling pass. Pera 2./9. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 9./9. — Jungshoved afg. Baltimore 19./8. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 11./9. — Kallundborg ank. Königsberg 30./8. — Kalø afg. Grangemouth 7./9. — Klampenborg ank. Sarpsborg 11./9. — Kronborg ank. Santiago 4./9. — Lejre afg. Eupatoria 10./9. — Lilleborg afg. Rufisque 1./9. — Marselisborg ank. Hull 9./9. — Næsberg ank. Kjøbenhavn 8./9. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 9./9. — Randelsborg afg. Ronen 9./9. — Rosenborg afg. Stettin 8./9. — Silkeborg ank. Kronstadt 9./9. — Skakkeborg afg. Huelva 9./9. — Skanderborg ank. West Hartlepool 11./9. — Skjoldborg ank. Newcastle 7./9. — Skodsborg afg. Archaengel 7./9. — Spigerborg afg. Newport M. 7./9. — Stegelborg afg. Hull 8./9. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 10./9. — Søborg afg. Uleåberg 8./9. — Taarnborg ank. Pernau 9./9. — Tuborg afg. Huelva 9./9. — Ulfsborg ank. Rotterdam 30./8. — Uranienborg ank. Bougie 10./9. — Visborg afg. Sunderland 8./9. — Vordingborg ank. Ny Karlabj 8./9. — Ørkild ank. Novorossisk 2./9.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang pass. Sabang 4./9. for hjemg. — Samui afg. Singapore 12./9. for hjemg. — Bandon ank. London 12./9. for hjemg. — Pangan afg. Colombo 13./9. for udg. — Chumpon ank. Antwerpen 7./9. for udg. — Arabien afg. Port Said 8./9. for udg. — Siam pass. Hanstholm 13./9. for hjemg. — Indien ank. Port Said 13./9. for hjemg. — Kina afg. Daluy 11./9. for hjemg. — Tranquebar ank. Shanghai 12./9. for udg. — Cathay ank. Sundsvall 10./9. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Nørre Sundby 13./9. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 10./9. for udg. — St. Croix afg. St. Thomas 3./9. for udg.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Tynen 9./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Gefle 13./9. — Svend, Schmidt, ank. Sundsvall 13./9. — Urania, Clausen, afg. Leith 11./9.

Nordse. Nordland, Larsen, afg. Esbjerg 13./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 12./9. — Holland, Poulsen, ank. Gravelines 9./9. — England, Andersen, afg. Pillau 13./9. — Rusland, Bennetsen, afg. Grimsby 13./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 10./9. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 10./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Methil 8./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Karrebæksminde 11./9. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 6./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Petersborg 8./9. — Freja, Nielsen, ank. Burntisland 9./9. — Vera, Thing, ank. Libau 7./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ligger i Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Thiland, ank. Neufahrwasser 11./9. — Gulfaxe, Petersen, afg. Newcastle 13./9. til Kjøbenhavn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tyne 10./9. — London, Boni, ank. Kalundborg 11./9. — Paris, Tholander, ank. Riga Bugt 12./9. — Bryssel, Kaas, afg. Kiel 12./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 12./9. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Blyth 12./9. — Roma, v. Thun, pass. Sundet 10./9. for West Hartlepool.

Torm. Sara, Jensen, ank. Petersborg 9./9. — Helene, Sørensen, ank. Petersborg 10./9. — Sjælland, Sværre, afg. Kjøbenhavn 12./9. — Agnete, Dam, ank. Karrebæksminde 12./9. — Hermia, Farup, ank. Danzig 11./9. — Alice, Jørgensen, ank. Grangemouth 11./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 8./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 4./9. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 10./9. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungersburg 6./9. — Russ, Petersen, ank. Petersborg

6./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 6./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 3./9. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Manchester 2./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 4./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 6./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 2./9. til New Mills. — Newa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Kiel 13./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Rouen 12./9. — Valborg, Hansen, ank. West Hartlepool 11./9. — Gunhild, Hansen, afg. Petersborg 11./9.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kotka 9./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 7./9. — Martha, Christensen, afg. Hernösand 12./9. — Elna, Rathje, ank. Licata 11./9. — Therese, Pedersen, ank. Calais 9./9. — Simone, Møller, afg. Råfsö 10./9. — Jeanne, Olsen, ank. Norrköping 12./9. — Vera, Larsen, afg. Kjøbenhavn 7./9. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 13./9. — Anine, Leth, ank. Rouen 8./9. — Kamma, Løffler, afg. Hernösand 12./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 6./9. — Nelly, Clausen, ank. Oscarshavn 13./9. — Fanny, Eriksen, afg. Marseille 9./9. til Helsingborg. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 11./9. til Wasa. — Aloyx, Lorentzen, ank. Skellefteå 13./9. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 11./9. til Barcelona. — Mary, Bang, pass. Kejser Wilhelms Kanal 6./9. til Rivadesella.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 12./9. — Enigheden, Jensen, ank. Holmsund 13./9.

Sejlskibe.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Nørre Sundby 4./9. — Bornholm, Nykær, ank. Hull 7./9.

Svendborg. Garibaldi, Jørgensen, ank. Helsingborg 7./9. — Roma, Jensen, ank. Kristiania 6./9. — Guldborg, Jensen, ank. Colchester 7./9. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Colchester 7./9. — Vega, Rasmussen, ank. Quimper 7./9. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 7./9. — R. P. Petersen, Andersen, ank. St. Valery 7./9. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 8./9. — Britta, Jensen, ank. Sundsvall 8./9. — Gæa, Petersen, ank. Bøgene 9./9. — Alma, Hansen, ank. Helsingfors 8./9. — Libra, Hansen, ank. Gefle 9./9. — Norden, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 9./9. — Katrine, Hansen, ank. Flensborg 10./9. — Belona, Nielsen, ank. Stege 10./9. — Hertha, Hansen, ank. Dieppe 10./9. — Martin, Wilde, ank. Rudkjøbing 10./9. — Ludvig, Jørgensen, ank. Dunkerque 9./9. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kotka 9./9. — Leif, Andersen, ank. Helsingfors 11./9. — Martin Nisson, Petersen, ank. Charlestown 11./9. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Göteborg 11./9. — Urda, Skov, ank. Ystad 11./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Invergordon 11./9. — Severine, Jensen, ank. Nakskov 11./9. — Kamma, Fisker, ank. Kotka 11./9. — Hans Emil, Carlsen, ank. North Sydney 11./9. — Peter, Hansen, ank. Libau 12./9. — Willemoes, Eriksen, ank. Benodet 12./9. — Maagen, Jensen, ank. Aalborg 12./9. — Phillip, Christensen, ank. Britton Ferry 13./9. — Brødrene, Jørgensen, ank. Petersborg 13./9. — Niels Juel, Olsen, ank. Havre 13./9. — Kasper, Hansen, ank. Aarhus 12./9. — Ragnhild, Andersen, ank. Skellefteå 13./9. — Frejr, Brandt, ank. Kotka 12./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Rønne 13./9. — Ruth, Falentin, ank. Folkestone 11./9.

Æro. Mariane, Petersen, ank. Rostock 11./9. — Niels, Christensen, ank. Carmarthen 10./9. — Hermod, Dreimann, ank. Havre 9./9. — Vera, Thjellesen, er afg. fra Råfsö. — Anna, Petersen, ank. Riga 11./9. — Vega, Hansen, ank. Ramsgate 9./9. — Neptun, Jensen, ank. Sejrø 9./9. — Argo, Clausen, ank. Rhyll 9./9. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 10./9. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Southampton 11./9. — Jørgen Olsen er den 5./9. prajet paa 47° N. Brd. 8° V. Lgd. styrende ØSØ. — Agent Petersen pass. Dungeness 7./9. for Bahia. — Astræa pass. Kjøbenhavns Red 9./9. for Whitby. — Abba, Petersen, ank. Saffri 30./8. — Immanuel, Bager, ank. Cardigan 11./9. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 11./9. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. West Wemyss 11./9. — Skandia, Fabricius, ank. Casablanca 9./9. — Salvador, Sand, ank. Åhus 10./9. — Nauta, Starke, ank. North Sydney 11./9. — Venus, Weber, ank. Nysted Red 11./9. — Rigmor, Petersen, ank. Kalmar 12./9. — Alf, Hansen, ank. Halmstad 12./9. — Alfa, Madsen, ank. Hamburg 11./9. — Norma, Jørgensen, ank. Foynes 11./9. — Amalia, Andersen, ank. Libau 12./9. — Th. Lohse, Boye, ank. Berwick 11./9. — Gloria, Fabricius, ank. Libau 11./9. — Saga, Olsen, er afg. Richibucto til Rhyll. — I. Koefoed, Andersen, pass. Helsingør 11./9. for Ramsgate. — Apollo, Albertsen, ank. Libau 13./9. — Venus, Jensen, ank. Grangemouth 12./9. — Amor, Hansen, er afg. Drammen til Treport. — Majus Bay, Østermann, er afg. Danzig til Randers.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. September 1911. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af Talfuntrosserne
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.
Kaptajn C. Clausens Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaaler.

Kaptajn C. Clausens Transparente ballancerede
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens Kompas med Azimuth Spejl.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvar(ial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 72.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. September 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6 og 4106.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havarie Expert.

i Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

**WARBURG OF
LONDON**

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange,
London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions, West Hampstead,
London. N. W.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh.
Telefon 6936.



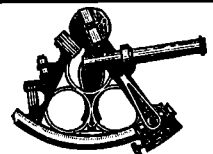
I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juølgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031, Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

SØKORT.

Danske og fremmede Søkort, saavel enkelte som hele Samlinger, vil kunne blive rettede til Dato, efter Søkort-Arkivets Publikationer, for en moderat Betaling.

Blankensteiners Eftf. (Wm. Jensen),
Toldbodvej 48.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne - Begyndere - Kokke. 30 Kr. mdl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Her- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: Smaa Skibe.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

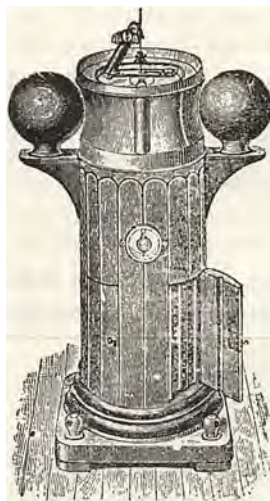
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkert
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale

Lodde- og
Loggeapparater

Fuldarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner

Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TELEFON 1630.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus-**KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: KAYDYHR.

Kjøbenhavn, den 19. September 1911.

Spekulerende Mæglere. I sit sidste Cirkulære giver The Baltic and White Sea Conference en Karakteristik af de spekulerende Mægleres Stilling til Markedets opadgaaende Tendens.

Bladet skriver:

Disse Venner (the speculating brokers) har for Tiden en daarlig Sæson, og mange af dem vil utvivlsomt brænde Fingrene saa alvorligt, at de vil blive uskikkelige til Tjeneste for Resten af deres Levetid, medens de, som har økonomiske Hjælpekilder at falde tilbage paa, vil foretrække at afholde sig fra Spekulation i nogen Tid.

En Spekulant, som er kendt for sine samvittighedsløse Transaktioner, har været usædvanlig uheldig, endskønt Ulykken ikke har ramt ham selv, men hans Ofre, idet han simpelthen foretrak at stikke af, naar Forpligtelserne skulde opfyldes.

I et Tilfælde har en Spekulant maattet betale 40 Frcs. for en Ordre til Frankrig, som han overtog til 34 Frcs.

I et andet Tilfælde, hvor en Archangel-Ordre var taget paa Spekulation til 43½ Frcs., kunde Befragteren ikke dække sit Tonnagebehov under 53 Frcs., hvilket paaførte ham et direkte Tab af c. 7,000 Frcs.

Naar vil Befragterne indse, at de spekulerende Mæglere er deres saavel som Redernes Fjender. Hvis Befragter og Reder vilde mødes med Tillid og overlade Afslutningerne til bona-fide-Mæglere, vilde de fremme egne Interesser og effektivt bidrage til de spekulerende Mægleres Tilintetgørelse.

Ophold paa Ordreplads. Et Rederi skriver til »Norg. Sjøft.«:

Vi vil herved henlede Opmærksomheden paa en Trafik, som lader til at udbrede sig mere og mere, og som vi netop har været udsat for med et af vore Sejlskibe. Det kom med Hvide fra Australien til sin sædvanlige Ordreplads, og straks efter Ankomsten fik vi Forespørgsel fra Ladningsejerens Agent i London om, hvor meget vi vilde betale for øjeblikkelig Ordre for en vis Lossehavn.

Af Princip er vi aldrig gaaet ind paa at betale noget for Ordre efter Ankomsten, da det som Regel viser sig, at vedkommende Agent kun gør Forsøg paa at udpresse »Despatch money«, og vi nægtede ogsaa at betale noget denne Gang. Lige derefter fik vi Underretning fra den nævnte Lossehavn om, at Lasten virkelig var solgt dér, og vore Mæglere i London havde ogsaa faaet dette at høre. Til Trods herfor nægtede Ladningsagenten at give Ordren for den sidste Dag, saa Skibet blev opholdt sine fulde syv Dage paa Ordrepladsen.

Hvis dette Uvæsen fortsættes, kan det blive nødvendigt at offentliggøre vedkommendes Navne.

Af Aarsberetningen fra Konsulatet i Sydney hid sættes følgende angaaende Skibsfarten paa denne Plads:

Skibsfarten er i Tiltagende og Skibenes Størrelse forøges med hvert Aar. I 1910 anløb 8,944 Skibe Sydney, deres Tonnage var 6,901,057, og 1,455 Skibe anløb Newcastle med en Tonnage af 2,636,557. To danske Skibe har anløbet Sydney i 1910; det samme Antal anløb Newcastle.

Der findes fire store Tørdokker i Sydney, af hvilke to tilhører Regeringen; den største af disse er 608 Fod lang med en Bredde af 84 Fod og kan indtage et Skib, som stikker 32 Fod i Vandet; desforuden haves flere mindre Flydedokker og Skibsværfter. Der findes nu paa N. S. W. Kyststrækning, som er 700 Mile (eng.) lang, 28 Fyr.

Sømandslønningerne er meget høje, for Matroser

paa Kystfart £ 7 maanedlig og i Langfart fra £ 3½ til £ 7, for Fyrbødere paa Kysten £ 9 og i Langfart fra £ 4 til £ 9.

Handelen viser i 1910 god Fremgang og er mod sidste Aar steget med £ 1,243,854. Den danske Udførsel af Varer til N. S. W. har i Følge Statistiken, i det forløbne Aar haft en Værdi af £ 7,619 og Udførselen fra N. S. W. til Danmark £ 644.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Traadløs Telegrafering. Fra den 1. Juli d. A. skal i Følge amerikansk Lov af 24. Juni 1910, samtlige Skibe, der har mere end 50 Personer, Mandskab iberegnet, om Bord, saavel af amerikansk som af anden Nationalitet, der forlader en Havn i de amerikanske Forenede Stater, være forsynet med et ordentligt traadløst Telegrafapparat, behørig betjent af en udlært Telegrafist. Apparatet maa være i Stand til at sende og modtage Telegrammer over en Distance paa i det mindste 100 miles, Dag og Nat. Bestemmelsen gælder dog ikke Dampskibe, der farer mellem Havne, som ligger mindre end 200 miles fra hinanden.

For at paase, at Loven bliver overholdt, har de Forenede Staters Regering bl. a. udnævnt Inspektører, hvis Opgave det er at inspicere de paagældende Skibe og gøre de amerikanske Autoriteter opmærksom paa eventuelle Overtrædelser af Loven. For saadanne kan idømmes en Bøde af indtil \$ 5,000.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Sverigs Grubeindustri. Stockholm, 15. September. (Ritz. Bur.). Kommerce-Kollegiet har udgivet en Beretning om Sverigs Grubeindustri i 1910. Det fremgaar heraf, at der af 283 Jern-Gruber produceredes 5,184,000 Tons direkte anvendelig Malm og 728,000 Tons Malm til Forædling. Hele Produktionen af anvendelig Malm udgjorde 5,550,000 Tons eller 1,665,000 Tons mere end i 1909. Produktionen i 1910 er den største, som nogensinde endnu har fundet Sted.

Den transatlantiske Skibsfart. London, 15. September. (Ritz. Bur.) Paa et Møde af de nordatlantiske Skibsfartsselskaber blev det besluttet fra 30. ds. at forhøje Fragtsatserne med 10 pCt.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: 1) Skibe, der kommer fra Livorno, er underkastet en effektiv Karantæne paa fire Dage, Overfarten ikke medregnet. 2) Den Karantæne, der er paalagt Skibe fra Santi Quaranta, er fastsat til fem Dage, Overfarten ikke medregnet. 3) Skibe, der kommer fra Valona, er som tidligere underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet. 4) Skibe, der kommer fra Novorossisk, Rostow og Nicolajew, er underkastet en effektiv Karantæne paa fire Dage, Overfarten ikke medregnet. 5) Skibe, der kommer fra Kyststrækningen af Epirus og Albanien mellem Durazzo og Preveza (disse to Havne indbefattet), er underkastet en effektiv Karantæne paa to Dage, Overfarten ikke medregnet. Skibe, der kommer fra Kreta, er fremtidig underkastet en effektiv Karantæne paa to Dage, Overfarten ikke medregnet. i Overensstemmelse med de angaaende Forebyggelsesforanstaltninger mod Kolera givne Bestemmelser.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 15. September. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningscentreprise 40,000 Kr. for Bjergning af det tyske Neptunselskabs Dampner »Sirius« af Bremen, der Natten til den 16. Januar 1911 grundstødte paa Østsiden af Falster paa Rejse fra Riga til Hamburg med en Ladning Stykgods.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 35/1911, afsagt den 28. Juni 1911. Handelsfirmaet Chr. C. Rahr & Co. mod A/S. D. F. D. S.

Den 16. November 1910 ankom den de Indstævnte, D. F. D. S., tilhørende Dampner »Baron Stjernblad« med et Parti Rundjern fra Antwerpen til Citanterne, Handelsfirmaet Chr. C. Rahr & Co. Ved Udlosningen, der foretoges af Frihavns Folk, viste en stor Del af Jernet sig at være bøjet, bukket og indflettet i hinanden, hvorfor Citanterne, der ikke mente at kunne anvende det, som det fremkom, forlangte, at de Indstævnte skulde frasortere de Stænger, der var allfor slemt bøjede, og derefter enten overtage dette Jern til Citanternes Indkøbspris eller besørge det rettet hurtigst muligt uden Udgift for Citanterne. De Indstævnte lod derefter de bøjede Stænger — der viste sig at udgøre omtrent en Sjattedel af det hele Parti — frasortere, hvorimod de hverken vilde indgaa paa at overtage dem eller vilde bekoste Retningen, og efter en Del Korrespondance endes Parterne da om at lade de bøjede Stænger afrettes ved Citanternes egne Folk, hvad derpaa har fundet Sted og har medført en Bekostning af Kr. 242.20.

Da fornyede Forhandlinger imellem Parterne, under hvilke Citanterne fordrede det nævnte Beløb betalt af de Indstævnte, ikke førte til noget Resultat, anlagde Citanterne nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte dømt til at betale Kr. 242.20 med Renter og Sagens Omkostninger. De har derhos under 30. April næstefter ladet denunciere lis for Københavns Frihavns Aktieselskab, der har ladet give Møde under Sagen ved den for de Indstævnte mødende Sagfører.

De Indstævnte har gjort gældende, at de er uden Ansvar for den Skade, det omtalte Parti Jern har lidt, og har i Henhold hertil paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. Til Støtte herfor har de henvist til, at Jernstænger som de paagældende overordentlig let bøjes, saa at det overhovedet er umuligt at laste og losse dem, uden at de lider noget derved, hvorhos de har anbragt, at det her omhandlede Parti er bleven behandlet med al fornøden Omhu fra Skibets Side og ikke har lidt større Skade end den, enhver Sending Stænger af den Art lider ved en saadan Transport.

Det fremgaar af Sagen, at en Del af de omhandlede Jernstænger allerede var bøjet, da de i Antwerpen indladedes i »Baron Stjernblad«, at der i denne Anledning af Afaderen er meddelt de Indstævnte et Revers, hvorved der maa antages at være stillet dem Sikkerhed for muligt Ansvar som Følge af disse Stængers Tilstand ved Afloadningen, samt at der ikke i det for Partiet udstedte Konnossement er taget noget Forbehold med Hensyn til dets Tilstand.

Under Sagen er det derhos oplyst, at der under 3. December f. A. har været afholdt en Besigtelses- og Skønforretning over de ovenfor omhandlede efter endt Udlosning frasorterede Stænger, om hvilke det i den af de udmeldte Mænd afgivne Beskrivelse af Forretningen hedder, at de alle var mere eller mindre bøjet, og at de ikke i deres daværende Tilstand kunde sælges som almindelig god Handelsvare.

Da de Indstævnte, som anført, har undladt at gøre

nogen Bemærkning i Konnossementet med Hensyn til den Beskadigelse af Stængerne, der var til Stede allerede ved disses Modtagelse i Skibet, maa de være Citanterne ansvarlige for denne Skade. Da det nu ikke paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger vil kunne statuere, at Beskadigelsen, for saa vidt den maatte være opstaaet paa et senere Tidspunkt, ikke skulde kunne have været afværget ved passende Foranstaltninger fra Skibets Side, vil de Indstævnte være at dømme til at betale Citanterne de paastævnte Kr. 242.20 med Renter heraf og Sagens Omkostninger med 150 Kr.

The Baltic and White Sea Conference.

Samarbejde mellem Konferencen og Beskyttelsesklubberne.

Vi har fra Konferencens Bestyrer, Hr. I. F. Myhre, modtaget følgende Cirkulærskrivelse:

Selv Modstandere af The Baltic and White Sea Conference maa indrømme, at Foreningen har udført et stort og nyttigt Arbejde for de Redere, der har Skibe i Østersø- eller Hvidehavsfart, hvad enten de er Medlemmer af Konferencen eller ikke. Men hvor stort dette Arbejde end har været, staar der dog endnu meget tilbage at udrette og for at naa dette, trænger Konferencen til mere Støtte. Det maa i høj Grad beklages, at de mange og indtrængende Opfordringer, man har rettet til de Redere, som staar udenfor Konferencen om at indtræde som Medlemmer, ikke er blevet taget til Følge, og det er øjensynligt, at Konferencens Bestræbelser for at indføre Reformen svækkes, dels ved udenforstaaende Rederes Ligegyldighed, dels ved deres direkte Konkurrence overfor Foreningens Medlemmer. Befragterne, der som Regel er dygtige Forretningsfolk, undlader selvfølgelig ikke at drage Fordel af Situationen, og spiller disse udenforstaaende Redere ud mod Conference-Rederne, eller omvendt, og Resultatet bliver ofte, at Befragterne gaar af med Fortjenesten. Hertil kommer, at Foreningens Medlemmer selv ikke altid overholder de Betingelser, der er vedtaget af Konferencen, hvilket selvfølgelig virker meget uheldigt.

I lang Tid har man følt, at disse Omstændigheder danner en væsentlig Hindring for Arbejdets Fremgang, og Forretningsudvalget har derfor tænkt sig, at Konferencen skulde befæste sin Stilling ved at søge Samarbejde med »The Protecting and Indemnity Clubs«. Hvorledes Detaljerne i et saadant Samarbejde kan ordnes, maa naturligvis underkastes alvorlig Overvejelse, men i korte Træk skulde Principet være, at Beskyttelsesklubberne kun støttede de af deres Medlemmer, der nøje overholder Konferencens — af Klubberne approberede Dokumenter.

Paa den Maade vil udenforstaaende Redere blive tilskyndet til at slutte sig til Konferencen, og dens mindre paalidelige Medlemmer vil blive stimuleret til at overholde de tagne Bestemmelser.

Naar det lages i Betragtning, at næsten alle Conference-Medlemmerne er Medlemmer af Klubberne, ligesom de fleste af disses Medlemmer ogsaa er Medlemmer af Konferencen, maa det indrømmes, at Maskineriet er i Orden, og at man kun behøver at bringe Hjulenes Tænder sammen for at sætte Systemet i Bevægelse.

Konsekvenserne af en saadan Sammenslutning vil selvfølgelig være vidtrækkende. Naar Købmændene ser, at Rederne gennem Klubberne nødes til at gennemtvinge Konferencens Dokumenter, falder de af sig selv til Føje, og medens de nu paaberaaber sig deres Købe- og Salgskontrakter samt øvrige Arrangementer som Undskyldning for at maatte staa fast paa deres egne Betingelser, vil de blive nødt til at ordne deres Køb og Salg i Henhold til Konferencens Dokumenter.

Konferencen har, som bekendt, ikke til Opgave at gøre Livet surt for Købmændene; dens Maal er blot at haandhæve Redernes Ret ved at afskaffe Misbrug og tilvejebringe rimelige Betingelser mellem Befragtere og Redere paa ensartet Basis, hvilket selvfølgelig kun kan lette Forretningerne. Men for at opnaa et saadant Resultat, vil et Samarbejde af ovennævnte Art være i høj Grad ønskeligt.

At Tanken om en saadan Samvirken ikke er nogen Utopi, og at den meget vel lader sig realisere, faar man et godt Bevis paa ved at se hen til The Documentary Committee i London, som — skønt den er en Afægger af det britiske Chamber of Shipping — paa samme Tid optræder som Fællesorganisation, idet dens Medlemmer er Protecting and Indemnity, Freight, Defence and Demurrage Klubberne i U. K. Gennem disse Klubber repræsenterer The Documentary Committee en Tonnage paa over 13 Millioner Brutto Reg.-Tons, d: hele de Forenede Kongerigers Tramp-tonnage og tillige en stor Del kontinental Tonnage, og det bliver Komitéen muligt at tvinge sine Dokumenter igennem. Det vil saaledes være i Frisk Erindring, hvorledes The Documentary Committee fornylig indførte en overmaade nyttig og nødvendig Forandring i Form af den saakaldte »Azoff Berth-Note«.

Det Held, der saaledes har kronet The Documentary Committees Bestræbelser, kan naturligvis kun opmuntre til at søge Samarbejde mellem Konferencen og Klubberne, og Forretningsudvalget, som i nogen Tid har haft Sagen i sin Haand, kan kun give Tanken sin varmeste Tilslutning.

For at komme i Gang og som en Indledning arrangerede Forretningsudvalget fornylig en Sammenkomst med Repræsentanter for forskellige skandinaviske og tyske Beskyttelsesklubber. Sagen blev paa dette Møde underkastet en lang og interessant Drøftelse, og skønt Synspunkterne var afvigende angaaende Planens Udførelse, var der kun én Mening om dens Betimelighed. Det paapegedes ogsaa, at en eventuel Forbindelse mellem Konferencen og Klubberne vilde knytte disse sidste nøjere sammen til Gavn for alle Parter. Virkningerne heraf vilde naturligvis komme Rederne til Gode og yderligere bidrage til at lette Planens Gennemførelse. Der toges den Beslutning, at Klubbernes Repræsentanter skulde forelægge Sagen for deres Medlemmer og udnævne Delegerede til et Møde med The Baltic and White Sea Conference, som denne vilde fastsætte Tid og Sted for. Bestyrelsen, hvem Forretningsudvalget forelagde Beslutningen, bifaldt den deri angivne Fremgangsmaade, som nu vil blive fulgt.

Ethvert Medlem af Konferencen maa indrømme, at Planen betegner et meget betydningsfuldt Forslag, maa-ske det mest betydningsfulde, der endnu har været forelagt Konferencen. Forretningsudvalget har derfor anmodet mig om at opfordre Dem til at underkaste Spørgsmaalet en nøje Overvejelse og fremsætte Deres Anskuelser desangaaende. Forretningsudvalget er ikke blind for de med Planens Virkeliggørelse forbundne Vanskeligheder, men føler sig forvissat om, at ved en eventuel Tilslutning til Planen fra Klubbernes Side, og ved en loyal Støtte fra Konferencens Medlemmer, vil det paa-tænkte Samarbejde kunde blive til uberegnelig Gavn for Medlemmerne, idet The Baltic and White Sea Conference derigennem kommer til at indtage en meget stærk Stilling, og vil kunne gennemføre sit Program med Virkning.

I. F. Myhre.
Bestyrer.

Til ovenstaaende Cirkulære, som ogsaa har været optaget i »Shipping Gazette«, knytter dette Blad nogle Betragtninger og slutter disse med følgende Udtalelser:

»Vi tror, at for The Baltic and White Sea Conference lige saa vel som for The Documentary Committee ligger

Vejen til Held i at være Forretningslivets mæglende Element. Det er aabenbart bedre at nyde begge Parter Tillid end at være tvunget til at forcere sit Standpunkt under Fjendskab. Men den mest lovende Underhandling synes ofte at kræve en eller anden Sanktion, og det er meget rimeligt at The Baltic and White Sea Conference vil finde en meget værdifuld og sund Basis for sin Autoritet i denne Plan om et nøje Samarbejde med Klubberne. I ethvert Tilfælde synes Forslaget allerede at have mødt den største Velvilje, og det vil ikke være overraskende, hvis det netop bringer Konferencen den forøgede Styrke, som den behøver.«

Søfolks Valgret.

Valget i Odense 2den Valgkreds.

Fra Redaktionen af Dansk Styrmands-Forenings Medlemsblad har vi modtaget følgende:

Suppleringsvalget til Folketinget i Odense 2den Valgkreds er det første Valg til Rigsdagen, efter at Loven om »Søfolks Valgret« er gennemført. Skønt denne Valgkreds hører til dem, hvor Søfolk er meget svagt repræsenteret, gælder det i lige høj Grad for de derboende søfarende Vælgere, at de udnytter Valgretten; thi selv om de ikke ved deres Stemmer kan gøre Udslaget ved et Valg, vil dog enhver Folketingsmand, der véd, at der er søfarende Vælgere i den Valgkreds, hvor han er valgt, føle det som en Pligt ogsaa at tage Hensyn til de Søfarendes Interesser, og i desto højere Grad jo flere søfarende Vælgere han mærker, der er. Det maa derfor være hver og én af de søfarende Vælgere, der bor i Odense 2den Valgkreds, en Æressag at afgive sin Stemme ved det forestaaende Valg, saavidt de paa nogen mulig Maade kan faa Lejlighed dertil: de er ved Skæbnens Tilskikkelse blevet et Slags Pionerer paa det her omhandlede Omraade, og i de fleste Tilfælde gælder det for en Sags heldige Udvikling, at de der skal gøre Pionerarbejdet, gør det rigtigt.

Apparatet er i Orden, Loven er vedtaget, og Materiale er udsendt til saavel Mønstringsbestyrere, Konsuler og i Skibene, altsaa de Steder, hvor Søfarende kan afgive deres Stemme, naar de ikke er til Stede i Valgkredsene paa Valgdagen. Efter vor Mening har Lovgivningsmagten været heldig ved Affattelsen af Loven om Søfolks Valgret, alt er saa simpelt og ligetil, saa enhver kan finde ud af det, og dog er det saaledes, at den hemmelige Afstemning i fuldt Maal kommer til sin Ret, ligeledes er Loven affattet saaledes, at Skibene ikke hindres paa nogen Maade, fordi Besætningen skal stemme, og dog har Søfolk vundet lige saa god Adgang til at afgive Stemme, som hjemmeværende Vælgere. Stemmesedler, Følgebreve og andet, hvad der ellers skal til ved Stemmeafgivningen, som er affattet og udsendt af Indenrigsministeriet, er ogsaa formet saaledes, at enhver kan finde ud af det. I det store og hele antager vi, at alt er saaledes tilrettelagt, at Loven vil kunne virke i sin fulde Udstrækning med en Gang, der behøver ikke først at forløbe et Par Valg, for de Søfarende finder sig tilrette med den ny Ordning, der vil kunne stemmes fuldt ud med en Gang.

Styrmandsforeningen kan med Rette tillægge sig en god Del af Æren for, at vi nu er kommet saa vidt. Ingen har mere højlydt og ihærdigt slaaet til Lyd for denne Sag end Styrmandsforeningen, thi Styrmandene har med Rette i Tide haft Blikket aabent for, hvad Betydning det vil have, at være i Besiddelse af Valgretten og forstaa at udnytte den rigtigt. Et Spørgsmaal, der ganske naturligt ligger lige for, er, hvorledes vil Styrmandene udnytte deres Valgret? Vil de som andre Samfundsklasser drive Partipolitik eller hvorledes? Sagen er dog gan-

ske klar, Styrmandsforeningen er upolitisk, som saadan kan Medlemmerne have hver sin politiske Mening og stemme som de vil; vi antager, at andre Stænder indenfor Søfarten stiller sig ligesaadan; men derfor kan der godt drives et Slags Politik, ved at de søfarende Vælgere hver i sin Valgkreds søger at interessere deres Rigsdagsmand for de Ønsker, der er fremme indenfor Søfarten, og faa ham til at arbejde for, at de føres igennem. De Søfarende er kun et lille Samfund, naar de stilles sammen med det store og hele, og ingen Steder er de vel i saadant Overtal, saa de vil kunne vælge deres egen Kandidat, hvad der jo maatte siges at være Idealet; men i enkelte Valgkredse er de dog saa stærkt repræsenteret, at de ligefrem er Tungen paa Vægtskaalen; dér hvor de Søfarende kaster deres Stemmer, vil Sejren kunne bringes hjem. En saadan Stilling giver Styrke; thi Rigsdagsmændene i saadanne Kredse vil ikke kunne vende det døde Øre til de Søfarendes Ønsker, saafremt de da ønsker Genvalg. De Søfarendes Stilling er derfor slet ikke saa daarlig, de er ikke uden Indflydelse; men den første Betingelse derfor er, at de afgiver deres Stemme saa ofte, der er Lejlighed dertil. Det er længe siden de Søfarende har haft et saa godt Vaaben i Hænde til at højne deres Samfundsstilling som nu, vi kan godt sige, de aldrig har haft det før, det gælder blot om at skønne paa det og bruge det, og det gælder om at bruge det paa en saadan Maade, saa de andre Samfundsklasser faar Følelsen af, at der ved at give de Søfarende deres Valgret er tilflydt Samfundet en Kraft, at det ikke er snæversynede Klasseinteresser, der har været Drivfjederen i vort Arbejde for Opnaaelsen af Valgretten, men at vi forstaar at tage Hensyn til andre end netop os selv. Det vilde næppe være nogen Skade for dansk Politik, om der kunde komme et frisk Pust derind fra det fri, aabne Hav, om der kunde komme, om vi saa maa sige, et Stænk af Saltvand deri. Vi vil haabe, at Loven om Søfolks Valgret maa være Begyndelsen dertil, og vi venter, alle Søfarende har et aabent Blik derfor, og hver især gør sit til, at det kan lykkes, og de gør det ved at afgive deres Stemme til enhver Tid, hvor Lejlighed dertil gives.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet fremdeles tilfredsstillende, og der er i den forløbne Uge sluttet flere Sejlere til gode Rater saavel til England som til Frankrig. Bottenhavet har vedvarende rigelig Forsyning for den fremkomne Tonnage, som kun er lille. Rusland har fremdeles tilstrækkelig af Træ- og Kornlaster, med en lille Stigning for Korn, medens det er knapt paa Oljekager. Tyskland ligger ogsaa godt med nogle Korn-, Cement- og Trælaster og bedre Rater for Havre til England. Danmark har haft og har Brug for nogle Kornskibe samt Cement til respektive Kontinentet og Østersøen. Vestsverig og Østnorge er ogsaa uforandrede, dog er der kun faa Isfragter. Udsigterne er saaledes fremdeles ret gode, saa man tør forvente, at sidste Bottenhavstur vil kunne erholdes for dette Aar.

Returfragter Vest fra er ogsaa uforandrede for Kul og Clay, medens Foderstoffer er noget knappere for større Sejlere; Claylaster betaler højere Rater til Østersøen. Kulfragterne er uforandrede, snarest lidt højere, og man maa haabe, at den i Udsigt stillede Strejke ikke bliver til Virkelighed.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er i det store og hele uforandret siden sidste Beretning. Königsberg noterer vedblivende 5 M. og synes ikke at ville gaa højere foreløbig; Danzig byder ligeledes 5 M., men søger

meget ivrigt Skibe for nogle September-Ladninger, hvorfor utvivlsomt over 5 M. kan gennemføres. Colberg og Stolpmünde er meget flove, Stolpmünde noterer 3½ M. for Rug, Colberg nærmest slet intel. Stettin er heller ikke videre livlig, og flere Skibe har maattet forsejle til de nærliggende Pladser, bl. a. til Anklam. Stralsund og Rostock søger endnu Tonnage til 4 Mk. for Rug; Havrelaster fra Tyskland har i øvrigt hidtil været ret sparsomme. Sverig har stadig tilstrækkelig Udbud af Ladninger, ogsaa Lervarer fra Sundhavnene. Danmark slutter fra Provinserne ikke overdrevent meget; enkelte Byglaster til Kjøbenhavn 11 Øre, Hamburg 3 M. Kjøbenhavn, hvortil der kun kommer forholdsvis faa Skibe for at losse, sluttede sidste Uge for Rug til Randers 15 Øre, Hvede til Åhus og Trelleborg 10 Øre, Klid til Stettin 6 M., Oljekager til Falkenberg 3 Kr., Kalmar 3½ Kr., Mullerup 13 Øre.

Fra Sø og Land.

Udsædvanligt Ulykketilfælde. Kongens Foged i Ipswich optog fornylig Forhør angaaende et usædvanligt Ulykketilfælde, som var overgaaet en Kularbejder ved Ipswich Gas Company. Det oplystes, i Følge »Shipp. Gaz.«, at Manden assisterede ved Losning af et Skib ved Hjælp af en hydraulisk »Grab«, da han gled ned af en skraanende Kuldynge og faldt under en svær Jeru-Griber, som tager henvend én Tons Kul ad Gangen. Han havde lige raabt »all right«, som Svar paa Dæksmandens Varselsraab. De vældige Jerntænder greb om ham og tog ham op tillige med Kulene. Han var død paa Stedet.

Havarier og Forlis.

Hercules, Galease af Svendborg, kolliderede den 12. ds. ved Drogdens Fyrskib med en tysk Damper. Galeasen fik knækket Sprydet og maatte gaa ind til Kjøbenhavn for Reparation.

Azela, Brig af Nibe, er den 12. ds. strandet i Skarpe Skærgaard. Skibet var paa Rejse fra Räfsö i Finland med en Ladning Brædder. I den stærke Storm mistede Skibet Sejl og Master og drev ind paa Land. Besætningen reddede sig i Land paa et Skær. Damperen »Mercur« ankom til Strandingsstedet for at hente Besætningen, men den vilde ikke forlade Stedet, før Lasten var bjerget. En Pram blev rekvireret og Bjergningen af Lasten paabegyndtes.

Roskva, Dpsk. af Kristiania, har paa Rejsen fra Petersborg til Hull med en Ladning Træ, faaet en Del Maskinskade i Østersøen. Skibet er ankommet hertil for Reparation.

Anna, Dpsk. af Bergen, der, som meddelt, kom paa Grund paa Anholt den 9. ds., er af Svitzers bragt flot, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord og en Del lossat i Lægtere. Skibet er derefter bugseret til Stubben for Dykkerundersøgelse.

Dora, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 15. ds. paa Rejsen fra Brahestad til West Hartlepool med en Ladning Træ, paa Grund paa Vestfingruuden. Skibet har Assistance.

Bayard, norsk Dampskib, er den 15. ds. paa Rejsen til Maribo, kommet paa Grund paa Sejers. Svitzers assisterer.

Edmond Hugo Stinnes, Dpsk. af Mühlheim, kom den 12. ds. paa Rejsen fra Tyne til Stettin med en Ladning Kul paa Grund ved Landskrona. Skibet kom den 16. ds., efter at have lossat en Del af Lasten over i en anden af samme Rederis Dampere, atter flot og fortsatte Rejsen efter at have genindtaget Lasten.

Bogatyr, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Gefle kollideret med Lodskutteren og beskadiget denne samt selv faaet Skade paa Skruen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 17./9. til Königsberg. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 11./9. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 16./9. — Anglo Dane, Gommensen, afg. herfra 17./9. til Arendal. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Havre 16./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 11./9. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 16./9. til New York. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 13./9. — Aurora, Tonnesen, afg. Swansea 11./9. til Marseille.

— Barou Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 16./9. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. herfra 17./9. til Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 18./9. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 17./9. hertil. — Christian LIX, Holm, afg. Königsberg 17./9. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Malaga 14./9. — Douro, Søberg, ank. hertil 15./9. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 18./9. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Odessa, afg. Libau 16./9. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 8./9. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 18./9. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 16./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Cascaes 16./9. for Algier. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 15./9. for London. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 12./9. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 15./9. — Kursk, Wieneke, pass. Brunsbüttel 15./9. for Bordeaux. — Loire, Craignou, ank. hertil 17./9. — Louise, Larsen, afg. London 16./9. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 9./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Konstantinopel 13./9. til Panderna. — Morsø, Nellemann, pass. Ouessant 16./9. for Oporto. — Moskov, Jonsen, pass. Holtenau 18./9. for Petersborg. — Nicalai II, Jørgensen, afg. Djidelli 16./9. til Lissabon. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 17./9. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Riga 18./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 16./9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 12./9. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnethead 12./9. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 14./9. — Pregel, Iversen, ank. Marseille 15./9. — Saga, Wiberg, afg. Riga 18./9. til Antwerpen. — Seine, Dampt, ank. Dunkerque 16./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 7./9. til Kristiania. — Thyra, Dam, ank. hertil 16./9. — Tiber, Bech, ank. Sikeå 9./9. — Tyr, Thaning, ank. hertil 18./9. — United States, Gotsche, afg. New York 14./9. til Kristiansand. — Vendsyssel, Larsen, ank. Petersborg 13./9. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 15./9. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 16./9. — Tomsk, Kruse, afg. Antwerpen 17./9. hertil. — Saratov ank. Libau 13./9. — Vadsø ank. Stettin 17./9. — Lena afg. Liverpool 16./9. til Frederikshavn.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Sabang 4.9. hjemg. — Samui pass. Sabang 16./9. hjemg. — Bandon ank. London 12./9. hjemg. — Pangan afg. Colombo 13./9. udg. — Chumpon pass. Quessant 15./9. udg. — Arabien afg. Port Said 8./9. udg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. hjemg. — Indien afg. Beirut 15.9. hjemg. — Kina ank. Hankow 17./9. hjemg. — Tranquebar afg. Shanghai 14./9. Udg. — Cathay ank. Sundsvall 10./9. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Rotterdam 14./9. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 10./9. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 3./9. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 8./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 12./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerburg 15./9. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Petersborg 6./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 6./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 14./9. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Manchester 2./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 4./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 6./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Troon 2.9. til New Mills. — Newa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Nyborg 13./9. til Kuivusaari. — Nautik, Nielsen, afg. Havre 14./9. til Hull. — Nordsoen, Gram, afg. Valencia 14.9. til Bristol. — Nexos, Basse, pass. Dungeness 13./9. for Tarragona. — Ellen, Hansen, afg. London 15./9. til Sunderland. — Hebe, Gregersen, ank. Kuivusaari 14./9. — Inger, Schiff, afg. Esbjerg 16./9. til Methil. — Johanne, Thøgersen, ank. Nakskov 14./9. — Karla, Nielsen, ank. Stettin 13./9. — Laura, Pedersen, afg. Swansea 16./9. til Karlskrona. — Marie, Jessen, afg. Goole 15./9. til Wearmouth. — Bodil, Uldall, ank. Llanelly 15./9. — Nerma, Mikkelsen, ank. Wiborg 13./9. — Olga, Christensen, ank. Esbjerg 16./9. — Polly, Hansen, ank. Sevilla 14./9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Rouen 11.9. — Amalienborg ank. Honfleur 7./9. — Anna Mærsk afg. Kjøbenhavn 13./9. — Brattingsborg afg. Sunderland 11./9. — Børglum ank. Huelva 2./9. — Chassie Mærsk ank. Lübeck 14.9. — Dansborg afg. Königsberg 12./9. — Elsborg afg. Jacobstad 12./9. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg pass. Hammer 14./9. — Fredensborg afg. Kjøbenhavn 12./9. — Frederiksborg pass. Sagres 7.9. — Guldborg pass. Skagen 14./9. — Gurte afg. Funchal 13./9. — Hammershus pass. Norfolk 6./9. — Harrildsborg ank. Ghent 9./9. — Hundborg afg. Rotterdam 13./9. — Høneborg ank. Wismar 12./9. — Jelling pass. Gibraltar 13./9. — Jonsborg ank. Memel 12./9. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 11./9. — Kallundborg pass. Hammer 14./9. — Kala afg. Grangemouth 7./9. — Klampenborg ank. Sarpsborg 11./9. — Kronborg ank. Santiago 4./9. — Lejre pass. Pera 12./9. — Lilleborg pass. Gibraltar 12./9. — Marselisborg ank. Hull 9./9. — Næs-

borg afg. Kjøbenhavn 14./9. — Peter Mærsk ank. Ghent 13./9. — Randelsborg ank. Methil 12./9. — Rosenborg ank. Trångsund 13./9. — Silkeborg ank. Kronstadt 9./9. — Skakkeborg afg. Huelva 9./9. — Skanderborg ank. West Hartlepool 11./9. — Skjoldborg afg. Newcastle 14./9. — Skodsborg pass. Lödingen 12./9. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 13./9. — Stegelborg pass. Lödingen 13./9. — Stjerneborg ank. Memel 12./9. — Søborg pass. Kjøbenhavn 12./9. — Taarnborg ank. Pernau 9./9. — Tuborg pass. Sagres 10./9. — Ulfsborg afg. Rotterdam 12./9. — Uranienborg ank. Bougie 10./9. — Visborg ank. Thameshavn 12./9. — Vordingborg afg. Nicolajstad 14./9. — Ørkild afg. Novorossisk 14./9.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Luleå 16./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Sundsvall 16./9. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 16./9. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 15./9.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Sunderland 16./9. — Holland, Poulsen, afg. Gravelines 16./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 10./9. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 14./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Ghent 15.9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Petersborg 8./9. — Freja, Nielsen, ank. Burntisland 9./9. — Vera, Thing, ank. Libau 7./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. Petersborg 16./9. — Helene, Sørensen, ank. Petersborg 10./9. — Sjælland, Sværre, ank. Königsberg 13./9. — Agnete, Dam, afg. Karrebæksmunde 16./9. — Hermia, Farup, afg. Danzig 17./9. — Alice, Jørgensen, ank. Fredericia 18./7.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 17./9. Ragnhild, Schnltz, ank. Granton 15./9. — Valborg, Hansen, ank. West Hartlepool 11./9. — Gunhild, Hansen, ank. Kristiania 16./9.

Æro. Enigheden, Friis, ank. Kjøbenhavn 14./9. —

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. North Shields 15./9. til Aalborg. — London, Bom, afg. Kalundborg 16./9. til Petersborg. — Paris, Tholander, ank. Rigabugt 12./9. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 15./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Archangel 16./9. — Martha, Christensen, afg. Hernösand 12./9. — Elna, Rathje, ank. Licata 11./9. — Therese, Pedersen, ank. Calais 9./9. — Simone, Møller, afg. Råfö 10./9. — Jeanne, Olsen, afg. Norrköping 16./9. — Vera, Larsen, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Iagesen, ank. Burntisland 17./9. — Anine, Leth, ank. Tynen 17./9. — Kamma, Løffer, afg. Hernösand 12./9. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 9./9. — Dagny, Terkildsen, ank. Antwerpen 17./9.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Ghent 17./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 12./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Lübeck 16./9. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 13./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 6./9. — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 15./9. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 13./9. til Helsingborg. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 16./9. til Wasa. — Alexy, Lorentzen, afg. Skellefteå 15./9. til Gijon. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 11./9. til Barcelona. — Mary, Bang, ank. Rivadesella 13./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Kjøbenhavn 17./9. til Trångsund. — Skinfaxe, Theilland, afg. Neufahrwasser 16./9. til Libau. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Newcastle 13./9. til Kjøbenhavn.

Sejlskibe.

Æro. Ceres, Bager, ank. Nordmaling 14./9. — Hansigne, Boye, ank. Svendborg 14./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Samsø 13./9. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 13./9. — Genius, Bastrup, ank. Neder Kalix 13./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Skjelskör 14./9. — Lauritz, Folmer, ank. West Wemyss 14./9. — Alf, Rasmussen, ank. Kings Lynn 14./9. — Martine, Olsen, er afg. Ystad til Norrköping. — Mathilde, Hansen, ank. Siahause 14./9. — Pampa, Svendsen, ank. Åhus 15./9. — Mester, Petersen, ank. Pillau 15./9. — Merkur, Christensen, ank. Burntisland 15./9. — Concordia, Madsen, ank. Boness 15./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Grimstad 15./9. — Neptun, Jensen, ank. Halmstad 15./9. — Mars, Stegmann, ank. Swinemünde 16./9. — Kathinka, Olsen, ank. Swinemünde 16./9. — Hebe, Clausen, ank. Fowey 15./9. — Jørgen Olsen pass. Dungeness 13./9. østgaende.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. September 1911. — Sø- og Handelsretsd. — The Baltic and White Sea Conference — Sofolks Valgret. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsetretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperi og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 116.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansens.“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansens.“
Cronstadt

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. — Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 73.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. September 1911.

18. Aarg.

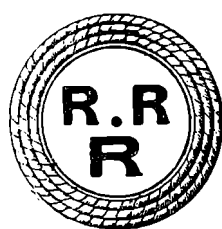
M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwedes Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Moz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve Telefon 5601 til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	--

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgees.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copensura 42

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelløyd“.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
„Smith, Etableret 1850. „Smith,
Cronstadt“ Havarikommissionær. Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.



Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
R. H. Segelcke A/S, Hjørring.

Den bedste!
„GAMMEL
DANSK SNAPS“
fra Segelcke, Hjørring.
en gros Stormgade 12, Telf. 5670.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsgade 19. Telf. Øbro 1030.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 22. September 1911.

Tilflugtshus for Skibbrudne paa Islands Kyst. Et Tilflugtshus for Skibbrudne, som agtes bygget ved Bruna Sand mellem Portland og Ingolfshufde Huk paa Island, skal, i Følge »Shipp. Gaz.«, bygges ved Hull og overføres til Island af en af Svitzers Dampere. Omkostningerne ved Huset vil blive c. £ 500. Det vil blive forsynet med et ti Fod højere Mærke og med en sammenfoldelig Baad, saaledes at Skibbrudne ved Hjælp af den kan overskride Floderne, naar de søger til beboede Steder. Der søges dannet et Fond i England, af hvilket Islændere, der yder strandede Fiskere Hjælp, kan blive lønnet.

Ny Islandsdampere. Paa et Bestyrelsesmøde den 19. ds. i »D. F. D. S.« blev det besluttet at bestille endnu et nyt moderne Dampskib hos Burmeister & Wain.

Denne Nybygning, der skal være færdig til at tages i Brug ved næste Sommersæsons Begyndelse, er bestemt for Sejladsen paa Island. Det bliver et i alle Henseender fuldt moderne Last- og Passagerskib. Lastrummene bliver forsynet med Køleanlæg, og Appartementerne for Passagerer skal udstyres med al moderne Komfort og Bekvemmelighed. Skibet, der kommer til at koste en lille Million Kr., bliver derhos meget hurtiggaaende og vil saaledes i alle Henseender betyde en stor Forbedring af Forbindelsen med Island.

Det vil erindres, at »D. F. D. S.« fornylig bestilte en stor Damper til Aarhus—Kjøbenhavsruten hos Burmeister & Wain. Foruden disse to Skibe arbejdes der ogsaa paa Værftet paa Nybygninger til Marinen og to til Østasiatisk Kompagni. Ligeledes er der indløbet en Bestilling fra Bergen. Værftet vil saaledes hele Vinteren have Beskæftigelse for et usædvanligt stort Antal Arbejdere. (»Berl. Tid.«)

Adgangene til Nicolajeff. Den britiske Gesandt i Petersborg meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at Ministerraadet har bifaldet, at en Lov, der er foreslaaet af Ministeriet for Handel og Industri, og som giver Bemyndigelse til at uddybe Adgangene til Nicolajeff fra Sorte Havet til 30 Fod, bliver forelagt Rigsdumaen. Omkostningerne herved, som skal bæres af Staten, er anslaaet til 3,475,000 Rubler (c. £ 367,000).

Kollision. London, 20. September. (Ritz. Bur.) Den britiske Krydser »Hawke« og White Star Linien's ny Damper »Olympic«, der i Morges afgik fra Southampton til New-York, er kollideret ved Osborne Bay paa Øen Wight. Begge Skibe beskadigedes. »Olympic« er bleven sat paa Grund. Om Sammenstødet meddeles senere, at begge Skibe sejlede i samme Retning. Krydseren strejfede i Forbifarten »Olympic«s Styrbordsside og rev derved et stort Hul i Damperens Skibsside over og under Vandlinien. Krydseren fik Boven stærkt beskadiget. »Olympic«, der havde 3,000 Personer om Bord, reddedes ved sine vandtætte Skodder, dens Læk er 40 Fod lang.

Druknet. Under D. F. D. S.s Damper »Knuthenborg«s sidste Ophold i Newcastle, faldt den 35-aarige Hovmester Søderwald af Kjøbenhavn over Bord og druknede. Liget eftersøgte, men uden Resultat. Den Drukne efterlader sig Hustru og to Børn. (Ritz. Bur.)

Voldgiftsrets-Kendelse.

Dampskibsrederi-Foreningens Overenskomst med Søfyrbøderne.

Den faste Voldgiftsret har Onsdag den 20. ds. afsagt Kendelse i en Sag, der af De samvirkende Fagforbund var anlagt mod Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening paa Dansk Dampskibsrederi-Forenings Vegne i følgende Anledning:

I Juni Maaned 1911 bekræftede Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening og De samvirkende Fagforbund, at der mellem Søfyrbødernes Forbund og Dansk Dampskibsrederi-Forening var truffet Aftale om Arbejdsforholdene for Fyrbødere i Foreningens Medlemmers Skibe i Tiden fra 1. Juni 1911 til 1. Juni 1919.

Aftalens § 4 er saalydende:

»Fyrbødere er kun forpligtet til at forrette Tjeneste ved Kul og Aske, Hoved- og Hjælpemaskineri saasom: Styrapparater, Spil, Varmeapparater, elektriske Anlæg, Kølemaskineri m. m. samt daglig Rengøring af Lukafer og Kamre.«

Under de Forhandlinger, der gik forud for Overenskomstens Afslutning, var det af Søfyrbødernes Repræsentanter krævet og af Rederiforeningens Repræsentanter indrømmet, at § 2 i de tidligere Forhyringsregler skulde bortfalde for Søfyrbødernes Vedkommende. Denne § 2 var saalydende:

»Naar det af Skibsføreren findes nødvendigt og af ham forlanges, er saavel Dæksfolk som Fyrfolk forpligtede til at arbejde ved Lastning eller Losning saavel i Land som i Lægtene.«

Imidlertid gør Søfyrbødernes Forbund gældende, at det ved Afslutningen af Overenskomsten af Juni 1911 fra deres Side var Forudsætningen, at § 4, naar den talte om Tjeneste ved Spil, kun sigtede til den Tjeneste derved, som under normale Forhold krævedes af dem, særlig ved disses Reparation, og at Fyrbøderne, naar der var Strejke blandt Havnearbejderne i en Havn, ikke blot skulde være fri for det i den nu bortfaldne § 2 omtalte Arbejde ved Lastning eller Losning »saavel i Land som i Lægtene«, men ogsaa være fri for i Anledning af en saadan Strejke at gøre ekstraordinært Arbejde om Bord i Skibet, saasom »at køre« med Spillene. Da nu Fyrbøderne paa Dampskibet »Rosenborg« i St. Petersborg er bleven truet med Straf, hvis de nægtede at betjene Spillene un- under en Strejke af de stedlige Havnearbejdere, og da der under lignende Forhold er rejst Krav om Spillenes Pasning af Søfyrbøderne paa Dampskibene »Elsborg«, »Gudrun« og »Valborg« i Calais' Havn og paa »Botnia« og »Tjaldur« i Leith, har De samvirkende Fagforbund paa Søfyrbødernes Forbunds Vegne hævdet, at der her forelaa Brud paa Overenskomst og begæret Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening paa Rederiforeningens Vegne idømt en Bøde og paalagt Sagens Omkostninger.

De Anklagede har paastaet sig frifunden og Klagerne paalagt Sagens Omkostninger. Fra Rederiforeningens Side gøres det nemlig gældende, at den for sit Vedkommende ved de i Juni 1911 med Sømændene og Søfyrbøderne afsluttede Overenskomster netop er gaaet ud fra, at den havde sikret sig Skibenes Lastning og Losning selv i Tilfælde af Havnearbejderstrejke, idet det i Aftalen mellem Sømændenes Forbund og Dampskibsrederi-Foreningen er fastsat, at naar det af Skibsføreren findes nødvendigt, og af ham forlanges, er Dæksmandskabet forpligtet til at arbejde ved Lastning eller Losning saavel i Land som i Lægtene, medens man i fornævnte § 4 i Aftalen mellem Søfyrbødernes Forbund og Dampskibsrederi-Foreningen mente at have Hjemmel for at lade Søfyrbøderne betjene Spillene. De Indklagede har i Sammenhæng hermed henvist til en Skrivelse af 10. Maj 1911 fra Søfyrbøder-Forbundet til Rederiforeningen, hvilken Skrivelse danner en Del af Grundlaget for Overenskomsten, og hvis sidste Sætning er saalydende:

»Det maa paa den anden Side fremhæves, at det har været en Forudsætning, at hvor ikke ligefrem Nød paakræver det, kan det ikke paalægges Fyrbøderne, uden for de i § 4 nævnte Omraader, at udføre Arbejde ved Losning og Lastning i Tilfælde af en Havnearbejderstrejke«.

og de har hævdet, at Forbundet overhovedet ikke under Forhandlingerne har fremført det Fritagelseskrav, som de nu stiller, i hvert Fald ikke har gjort det paa nogen klar Maade, samt at et saadant Krav, om det var fremkommet, vilde være blevet mødt med et Afslag.

Ved denne Sags Afgørelse maa der herefter gaas ud fra, at hver af Parterne ved Afslutningen af Overenskomsten af Juni 1911 paa det heromhandlede Punkt er gaaet ud fra en Forudsætning, afvigende fra Modpartens. Det bliver derfor nødvendigt at lægge Vægten paa selve de Ord, hvori Aftalen har faaet sit Udtryk. I Følge disse er Fyrbøderne forpligtede »at forrette Tjeneste ved Spil«. Efter det oplyste kan det nu vel i Almindelighed ikke betragtes som normalt, at Fyrbøderne »kører med« Spillene, men saadant skal dog undertiden, selv udenfor Nødstilfælde, kunne forekomme og skal i en enkelt Part, nemlig Islandsfarten, endog være det normale. Herefter finder Retten ikke Hjemmel til at begrænse Fyrbødernes Pligt efter § 4 med Hensyn til Spillene paa den af Klagerne hævdede Maade, en Begrænsning, der ogsaa vilde harmonere lidet med, at det — som anført — i en samtidig afsluttet Overenskomst er gjort Sømændene til Pligt paa Forlangende — altsaa bl. a. i Tilfælde af Havnearbejderstrejke — at arbejde ved Lastning og Losning i Land og i Lægtene.

Herefter vil de Indklagede være at frifinde. Sagens Omkostninger findes Klagerne paa Søfyrbødernes Forbunds Vegne at burde betale med 50 Kr.

K e n d e l s e.

De Indklagede bør for Klagerens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger betaler Klagerne paa Søfyrbødernes Forbunds Vegne med 50 Kr.

Hvilken Vigepligt har en Damptrawler, der har Trawlen ude?

Fra en Skibsfører modtog vi for nogen Tid siden Anmodning om en fyldestgørende Besvarelse af ovenstaaende Spørgsmaal. Da der imidlertid har hersket meget delte Meninger om denne Sag, hvad der bl. a. fremgaar af en i »Hansa« fort Diskussion om Sagen, ansaa vi det for rigtigst at stille Spørgsmaalet noget i Bero. Nu foreligger der imidlertid en Søretssag, der besvarer Spørgsmaalet særdeles indgaaende for de engelske Domstoles Vedkommende.

Den 21., 22., 24. og 25. Juli d. A. behandlede Admiraltetsretten i London en Kollision, som fandt Sted i Nordsøen, mellem den danske Damp »Ragnhild« og en engelsk Damptrawler »Easington«.

Denne sidstnævnte, der maaler 183 Brutto Reg.-Tons, fiskede den 5. Marts d. A. Kl. 5½ Morgen c. 180 Sm. NØ. til Ø. fra Spurn Fyrskib. Dens Besætning bestod af ni Mand. Vinden var NNV. med frisk Brise, og Vejret var klart. »Easington« havde sin Trawl ude og styrede omtrent SV. til V., idet den gjorde 2 à 2½ Knobs Fart. Den førte de reglementerede Lanterner for en Damptrawler, som har sin Trawl ude, deri indbefattet en Hæklanterne. Under disse Forhold saa dens Besætning i c. 2½ à 3 Sm.s Afstand og omtrent tre Streger fra Styrbords Bov Toplanteren og den røde Sidelanterne paa et Skib, som viste sig at være »Ragnhild«. Denne nærmede sig, som for at gaa for om »Easington«, men da den kom ganske nær, forsvandt den røde Lanterne, og den

grønne kom til Syne. »Easington« gav nu et langt Stød i Dampfløjten til Advarsel, men kunde ellers ikke foretage sig noget, da den var belemret af sin Trawl. To korte Stød blev nu hørt fra »Ragnhild«, som nærmede sig med stærk Fart og ramte »Easington« paa dens Styrbords Side agten for Midten med sin Stævn og Styrbords Bov, og tilføjede den saa alvorlig Skade, at den sank i Løbet af kort Tid med hele sin Fiskelast og sin Besætnings Tøj. Trawlerens Rederi, der er Citant i Sagen, paastod herefter, at »Ragnhild« havde forsømt at holde sig klar af »Easington« og Fiskerflaaden, at holde sin Kurs og gaa foran om »Easington«, at give Styrbords Ror i rette Tid, eller at mindske Farten, stoppe eller bakke sin Maskine og at angive sin Kurs med Fløjtesignaler.

»Ragnhild«, der er en Damp paa 1,494 Brutto Reg.-Tons, befandt sig den nævnte Dag, kort før Kl. 5 om Morgenen paa 55° N. Br. og 3° 10' Ø. Lgd. paa Rejse fra Seaham til Kiel med en Ladning Kul og en Besætning af atten Mand. Den havde ændret sin Kurs for Lanterner fra Fiskerfartøjer og styrede omtrent NØ. til Ø. misvisende, med c. fem Knobs Fart. Under disse Forhold kom en hvid Lanterne til Syne omtrent ½ Streg paa Bagbord Bov, som viste sig at være »Easington«. Den syntes at være i en Sømils Afstand, men var i Virkeligheden nærmere. Roret, der forud havde været lagt Styrbord for en anden Trawler, blev nu lagt lidt Bagbord igen fra NØ. til Ø., og der holdtes skarpt Udkig for et farvet eller andet Lys, som maatte blive vist fra »Easington«, men senere, da man saa, at »Easington« ikke viste noget farvet Lys og styrede i sydvestlig Retning, blev Maskinen stoppet, og der blev givet et langt Stød til Advarsel. »Easington« gik imidlertid, efter »Ragnhilds« Forklaring, frem og ramte »Ragnhild« med sin Styrbords Side agter paa dens Styrbords Bov og forarsagede Skade. »Ragnhild« paastod, at »Easington« viste et vildledende Lys og ikke de rette Lanterner for en Damp-Trawler, og at den undlod at holde af for »Ragnhild«, eller at træffe passende Forholdsregler for at gøre dette.

Retten kom til det Resultat, at »Ragnhild« havde hele Skylden. Dommeren udtalte ved Domsafsigelsen bl. a. følgende: »Easington«, der trawlede i Nordsøen, hørte til »Great Northern Steam Fishing Company«s Flaade. Det var tillige med et andet Skib, »Erna«, Flaadens vestligste Skibe og laa noget fjærnet fra dette. Kollisionen fandt Sted omtrent Kl. 5½ om Morgenen den 5. Marts d. A. Det var mørkt, men klart Vejr; der var nogen Vind og Sø, og Sammenstødet skete med en saadan Kraft, at »Easington« sank. Heldigvis kom dens Besætning i Skibets Baad og naaede over til »Erna«, saa der gik intet Menneskeliv tabt. Nu er det første Spørgsmaal simpelt: denne, om hvorvidt »Easington« førte de rette Lanterner for et Fiskerskib? Førte den en hvid Lanterne, som kunde ses Horisonten rundt, og en trefarvet Lanterne, saaledes som det er paabudt Fiskerfartøjer at føre, og en Hæklanterne? Paa den ene Side foreligger Vidnesbyrdet fra »Easington«s Besætning, som beediger, at de rette Lanterner blev ført og brændte baade før og under Kollisionen, og jeg har samme Vidnesbyrd fra »Erna«s Besætning, som endogsaa bevidner, at Lanterne brændte endnu efter Kollisionen. Her kommer Vidnerens Troværdighed i Betragtning. Ikke mindre end ti Mand beediger den Kendsgerning, at disse Lanterner brændte, som de skulde, før og under Kollisionen. Paa den anden Side paastaar »Ragnhild«, at »Easington« ikke førte de for Fiskerfartøjer anordnede Lanterner, men at den kun viste en hvid Lanterne, der lyste Horisonten rundt. Dette paastaar af 2den Styrmand paa »Ragnhild«, som havde Vagten, og bekræftes til en vis Grad af »Ragnhild«s Fører, som var i sin Kahyt under Kollisionen, og som siger, at han saa ud af sit Kahytvindue og saa da kun et hvidt Lys, og at han heller ikke efter Kollisionen saa andet end et hvidt Lys paa det Skib, som han havde kollideret med. Jeg tror ikke, at Kaptajnens Vidnesbyrd er afgørende. I Følge 2den Styrmands Forklaring har Trawleren imidlertid ikke

ført de paabudte Lanterner, og Spørgsmaalet om Vidneudsagnenes Værdi bliver derfor af største Betydning. Paa den ene Side er der som nævnt ti Vidner, og paa den anden Side kun ét, og det er jo i høj Grad klart, at »Ragnhild«s 2den Styrmand ikke navigerede sit Skib paa en sømandsmæssig Maade. Han ændrede Kurs to Gange uden at give noget Signal. Han havde en Mand paa Udkig — øjensynlig ved Siden af sig paa Broen — da det blev sagt, at Vejret var saaledes, at man ikke kunde være paa Bakken, men der blev, saa vidt jeg kan forstaa, ingen Melding givet om det andet Skib. Baade Ror-gængereren og den Mand, som havde Udkig, er imidlertid rømt og kan ikke fremskaffes som Vidner. Dette er særdeles uheldigt, men jeg maa dømme efter de Vidnesbyrd, som jeg har, og den Slutning, som jeg er kommet til, er den, at Trawleren baade har ført de rette Lanterner, og at de brændte, som de skulde. Foruden Vidneudsagnene maa ogsaa Sandsynligheden tages i Betragtning. Her er en Flaade af Skibe, som allerede for deres egen indbyrdes Sikkerhed er nødt til at føre de rette Lanterner. Det er i høj Grad usandsynligt, at de ikke skulde føre disse. Paa den anden Side maa det betænkes, hvad Vidnesbyrdet fra »Ragnhild«s 2den Styrmand gaar ud paa. Han siger, at da han saa en hvid og grøn Lanterne, gav han Styrbords Ror. Dette passer med, hvad »Easington« forklarer, nemlig, at den saa »Ragnhild« paa sin Styrbords Bøj visende rødt Lys, og at den derefter viste grønt Lys, hvoraf det fremgaar, at den gav Styrbords Ror. 2den Styrmand forklarer endvidere, at da han havde givet Styrbords Ror og faaet grønt til grønt, saa han et hvidt Lys, og da han syntes at løbe imod det, gav han Bagbords Ror. Dette bekræfter ligeledes »Easington«s Forklaring om, at da det fremmede Skib havde givet Styrbords Ror og faaet grønt til grønt, gav det Bagbords Ror og løb paa dem. Jeg kan ikke tro andet end, at da Styrmanden kom ind mellem disse Fiskerskibe, vidste han ikke, hvor han var, eller hvad han burde gøre, hvorfor han i Øjeblikkets Hastværk først gav Styrbords Ror og derefter Bagbords Ror. Det var simpelthen daarligt Sømandskab, og naar det har været Tilfældet, har hans Skib selvfølgelig Skylden.

Der er imidlertid fra Defensors Side gjort gældende, at Sagen ikke er afgjort hermed. Han anfører, at Trawleren, som, skønt det maa indrømmes, at den var belemret ved at have sin Trawl ude, skulde — jeg tror ikke, at han gaar saa vidt, at han siger holde af — men stoppe, saa snart den saa, at en Kollision var overhængende. Ordet »overhængende« kan imidlertid misforstås. Det betyder ikke, naar der er en mulig Fare for en Kollision, men det betyder, naar man kan undgaa eller haabe at undgaa en Kollision ved at gøre noget i sidste Øjeblik. I dette Tilfælde holdt »Easington« sin Kurs og Fart — den stoppede ikke — dens Maskine gik frem i Kollisionsojeblikket. Den blev ramt agter paa Styrbords Side, det er begge Parter enige om, i en spids Vinkel, som førte agter efter. Rettens søkyndige Medlemmer har overvejet dette Spørgsmaal om at stoppe, og frem for alt vil jeg behandle det fra et Sømands-Standpunkt. Trawlerens Besætning ser paa deres Styrbords Bøj et Skib, som viser rødt Lys. Dette Skib giver Styrbords Ror, som bringer grønt til grønt, der er en fuldstændig sikker Kurs, og saaledes gaar Skibene frem med grønt til grønt, lige til før Kollisionen, da det fremmede Skib pludselig giver Bagbords Ror og viser sin røde Lanterne igen. Et Skib, som bruger den Slags Manøvrer, er et meget vanskeligt Skib at have at gøre med, og jeg mener, at der ikke kan indvendes noget imod »Easington«s Sømandskab, fordi den ikke stoppede sin Maskine, da »Ragnhild« anden Gang gav Ror, altsaa Bagbords Ror lige førend Kollisionen. Jeg vil endogsaa gaa et Skridt videre, skønt jeg ikke behøver at gøre det, fordi det er afgørende for Spørgsmaalet, hvis der fra et sømandsmæssigt Standpunkt ikke kan indvendes noget imod, at Trawleren ikke stoppede sin Maskine. Jeg vil imidlertid gaa et Skridt videre end

i Tilfældet »Grovehurst«, som var en noget lignende Sag som denne, men i hvilken Trawleren i sidste Øjeblik, da Kollisionen praktisk talt var uundgaaelig, stoppede sin Maskine netop i det Øjeblik, da den blev ramt. Min Mening med Hensyn til Loven er paa dette Punkt grundet paa Dommen i Sagen »Grovehurst«. Jeg er paa det rene med, at da Søvejsreglen blev forandret, saaledes at det blev paalagt som Pligt for en Trawler, som havde Trawleren ude, at føre en trefarvet Lanterne, saa var der en bestemt Grund til at ændre Søvejsreglen. Hvilken var da denne Grund? I Appelretten, som behandlede Sagen »Grovehurst«, var der fuld Enighed om, at Følgen af Søvejsreglens Ændring var den, at Trawleren skulde betragtes som et Skib, der ikke kunde navigeres, og som ethvert andet Skib, hvad enten det var en Damp eller en Sejler, skulde gaa af Vejen for. Det følger af denne Dom, at dersom det er en uafviselig Pligt for det Skib, som nærmer sig, at gaa af Vejen, saa følger deraf, at Trawleren ikke skal gøre andet end holde sin Kurs og Fart, i Følge Art. 21. Dette er, hvad Appelretten praktisk talt har sagt i »Grovehurst« Sagen. En af Dommerne udtrykte sit Synspunkt saaledes: »I Sagen »Tweedsdale« — paadømt paa en Tid, da Førelsen af en trefarvet Lanterne var frivillig — blev det fastslaaet, at en Damp-Trawler, som gik langsomt og viste en trefarvet Lanterne, ikke havde Forpligtelse til at gaa af Vejen for et Sejlskib. Trawlerens Manøvreudygtighed og dens trefarvede Lanterne forpligtede andre Skibe til at gaa af Vejen for den. Denne Dom forekommer mig at være vel begrundet, og faar efter min Mening endnu mere Vægt nu, da det er en tvungen Pligt at vise den trefarvede Lanterne«. Fra et sømandsmæssigt Standpunkt maa der, hvis man fører et Damp- eller Sejlskib og ser et Fartøj paa sin Vej føre et Lys, som viser, at det ikke kan gaa af Vejen, gøres den Slutning, at saa har man selv Forpligtelse til at gaa af Vejen, og det andet Fartøjs hele Pligt er da at undlade at foretage sig noget, undtagen maaske, hvis der i det sidste Øjeblik kan gøres noget for at hindre en Kollision. Jeg mener, at Artikel 21 klart og tydeligt kommer i Betragtning, saa snart der foreligger Forhold, hvor den ny Artikel 9, som blev gjort til Lov i 1906, træder i Virksomhed. I Følge Artikel 9 er her et Skib, som andre skal gaa af Vejen for, og dette maa da i Følge Artikel 21 holde sin Kurs og sin Fart, og jeg mener, at dersom det stoppede, naar det andet Skib var i Færd med at gaa af Vejen, og en Kollision blev Følgen, vilde det blive dømt skyldigt. Man lægger Baand paa det Skibs Bevægelser, som skal gaa af Vejen, hvis man ikke har et regelmæssigt System for sine Bevægelser, som dette Skib kan se og forstaa og handle efter for at undgaa Kollision. Efter min Mening er det derfor en naturlig Følge, at hvor der er lagt en Pligt paa det ene Skib til at gaa af Vejen, maa det blive det andet Skibs Pligt at holde Kurs og Fart.

Dommeren bemærker derefter, at andre engelske Dommere ganske deler hans Anskuelse med Hensyn til dette Spørgsmaal, og anfører deres Grunde derfor, og slutter med at ytre: »Den eneste rationelle Fremgangsmaade er at sige, at det ene Skib skal holde sin Kurs og Fart, og det andet skal gaa af Vejen. Efter min Mening kan der derfor ingen Bebrejdelser rettes imod »Easington« for dens Manøvre, eller rettere Mangel paa Manøvre. Grunden til denne Kollision var manglende Udkig fra »Ragnhild«s Side, hvorfor den alene maa bære hele Skylden«.

Fra Sø og Land.

Stille Bælter paa det Store Ocean. Selve Peter Paars vilde have fundet siue rige Evner til at bevare et godt Humør under alle Livets Omskiftelser sat paa en haard Prøve, hvis hau

havde fort et Sejskib, der var bestemt til Santa Rosalia, skriver en haardt prøvet Sømand. Ikke alene er der den Forsinkelse, som kan — ja rimeligvis vil — opstaa ved at komme rundt Kap Horn, men der kommer ogsaa de irriterende Dage, som man maa tilbringe i Stillehavets stille Bølger, især naar man er lige ved Indsejlingen til den kaliforniske Bugt. Santa Rosalia ligger paa den vestlige Side af denne dybe Bugt og er alt andet end, hvad man vil kalde, en smuk Plads. Her er det, at en lang Periode af stille eller lette, omløbende Vinde meget ofte gør Livet næsten uudholdeligt for alle Mand om Bord.

Det kan ikke forbavne nogen, at Sejskibe ofte har saa lange Rejser fra Evropa til Punta Arenas, San Juan del Sur, Acapulco og op langs Kysten til Guaymas eller Santa Rosalia. Ser man paa et af de »Pilot charts« om Nord-Stillehavet, som udgives af De Forenede Staters Hydrografiske Institut, vil man opdage, at der er angivet et stort trekantet Omraade med Stille og omløbende Vinde, som har sit Topunkt i 5° N. Br. og 130° V. Lgd., og sin Grundlinie strækkende sig langs Kysten af Amerika fra Kap San Lucas, ved Indsejlingen til Bugten ved Kalifornien ned til Bugten ved Panama. Når ved Laudet er der omtrent 50 pCt. med Stille og variable Vinde langs Grundlinien af dette for Navigationen saa irriterende Omraade. Det er ikke alene de Skibe, som kommer fra Evropa, men ogsaa dem, der kommer fra Australien, bestemt for disse Havne, der maa finde sig i alvorlige Forsinkelser, naar de nærmer sig deres Bestemmelsessted. Fra Ækvator i Stillehavet til 10° N. Br., mellem 130° og 180° Ø. Lgd. er et uudholdeligt Viindstille ganske almindeligt. Hurtige Rejser fra Evropa til Havne mellem Panama og Santa Rosalia er sjældne. Selv om det lykkes at komme hurtigt rundt Kap Horn, saa er endnu det trættende og irriterende stille Omraade Nord for Ækvator i Stillehavet tilbage.

En dristig Atlanterhavsrøjsse. Midt i Juli Maaned meddeltes det fra Gibraltar, at en amerikansk Baad »Seabird«, der er 19 Fod lang, og var afgaaet fra Providence, Rhode Island, paa en Rejse over Atlanterhavet, var ankommet dertil i god Behold. Dens Besætning bestaar af tre Sportsmænd. »Seabird« forlod Amerika den 19. Juni. Den er forsynet med en lille 3 HK.s Petroleumsmotor, og dens Sejlareal udgør e. 400 Kvadratfod. Baadens Bestemmelsessted er Neapel og andre italienske Havne. To Mand kan samtidig finde Soveplads i dens Kalyt.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Holtenau 19./9. for Pillau. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 11./9. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 16./9. — Anglo Dane, Gommesen, afg. Bergen 20./9. Nord paa. — A. N. Hansen, Olsen, ank. Dunkerque 19./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 11./9. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20./9. til New York. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 13./9. — Aurora, Tonnesen, pass. Gibraltar 18./9. for Marseille. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 19./9. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. herfra 17./9. til Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 20./9. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Ouessant 20./9. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 19./9. — Dagmar, Bøgvad, afg. Malaga 18./9. til Lissabon. — Esbjerg, Strulve, ank. Pernau 20./9. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 12./9. — Odessa, ank. Hull 20./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 19./9. — Hengest, Munk, ank. Riga 21./9. — Hjelm, Rasmussen, afg. herfra 19./9. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Algier 20./9. — Jolantha, Henriksen, pass. Deal 20./9. for Havre. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 19./9. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 12./9. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 19./9. — Kursk, Wienecke, ank. Bordeaux 20./9. — Loire, Craignou, afg. herfra 19./9. til Bordeaux. — Louise, Laisen, ank. hertil 19./9. — Louisiana, Ørsted, dokker. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Panderma 18./9. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 19./9. — Moskø, Jønsen, pass. Holtenau 18./9. for Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Djidelli 16./9. til Lissabon. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 19./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 18./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 16./9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 12./9. — Pennsylvania, Lissner, pass. Dunnehead 12./9. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 14./9. — Pregel, Iversen, ank. Tarragona 20./9. — Saga, Wiberg, afg. Riga 18./9. til Antwerpen. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 18./9. hertil. — Saxo, Müller, ank. Pillau 18./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Baltimore 7./9. til Kristiania. — Thyra, Dam, ank. Stettin 19./9. — Tiber, Bech, afg. Sika 18./9. hertil. — Tyr, Thanning, ank. Windau 21./9. — United States, Gotsche, afg. New York 14./9. til Kristiansand. —

Vendsyssel, Larsen, ank. Petersborg 13./9. — Viking, Meyer, afg. Moldoen 20./9. hertil. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 16./9. — Tomsk, Kruse, ank. hertil 20./9. — Saratov, pass. Holtenau 21./9. for Libau. — Vadsø ank. Stettin 17./9. — Lena afg. Liverpool 16./9. til Frederikshavn. — Fairhead afg. Liverpool 19./9. til Swansea.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Dartmouth 17./9. — Amalienborg pass. Dover 17./9. — Anna Mærsk afg. Kjøbenhavn 13./9. — Brattingsborg afg. Sunderland 11./9. — Børglum ank. Huelva 2./9. — Chassie Mærsk afg. Lübeck 16./9. — Dausborg ank. Ny Carlsby 16./9. — Elsberg pass. Kjøbenhavn 16./9. — Esrom ank. Geelong 27./8. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 15./9. — Fredensborg ank. Kristine- stad 15./9. — Frederiksborg pass. Kjøbenhavn 17./9. — Guldborg ank. Sunderland 17./9. — Gurra ank. Huelva 16./9. — Hammershus pass. Norfolk 6./9. — Harrildsborg afg. Ghent 16./9. — Hundborg ank. Rouen 16./9. — Høneborg pass. Kejser Wilhelm Kanalen 17./9. — Jelling pass. Gibraltar 13./9. — Jømsborg ank. Memel 12./9. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jægersborg ank. Newcastle 15./9. — Kal- lundborg ank. Rotterdam 18./9. — Kalø ank. Huelva 15./9. — Klampenborg ank. Blyth 18./9. — Kronborg ank. Santiago 4./9. — Lejre pass. Pera 12./9. — Lilleborg ank. Marseille 17./9. — Marselisborg ank. Hull 9./9. — Næs- borg ank. Bergen 17./9. — Peter Mærsk afg. Ghent 16./9. — Randelsborg pass. Skagen 18./9. — Rosenborg ank. Trångsund 13./9. — Silkeborg ank. Kronstadt 9./9. — Skak- borg afg. Huelva 9./9. — Skanderborg ank. West Hartle- pool 11./9. — Skjoldborg ank. Kjøbenhavn 17./9. — Skods- borg pass. Lödingen 12./9. — Spigerborg ank. Kronstadt 17./9. — Stegelborg pass. Lödingen 13./9. — Stjerneborg ank. Ypila 18./9. — Søborg pass. Kjøbenhavn 12./9. — Taar- borg ank. Pernau 9./9. — Tnborg pass. Dartmouth 15./9. — Ulfsborg ank. Rouen 14./9. — Uranienborg afg. Bougie 16./9. — Visborg afg. Thamslavu 16./9. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 17./9. — Ørkild pass. Pera 16./9.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, afg. Stettin 19./9. til Torneå. — Olga, Christensen, afg. Esbjerg 19./9. til Granton. — Inger, Schiff, ank. Methil 19./9. — Fylla, Brinch, pass. Coreubion 19./9. til Casablanca. — Dagmar, Skon, pass. l'Ouessant 18./9. til Cadiz. — Ellen, Hansen, ank. Sunderland 17./9. — Cito, Jepsen, ank. Garrucha 17./9. — Marie, Jessen, ank. Sunderland 17./9. — Nautik, Nielsen, ank. Hull 17./9. — Nancy, Nielsen, ank. Koivusaari 17./9. — Johanne, Thøgersen, afg. Nakskov 17./9. til Kristinestad. — Hebe, Gregersen, afg. Raumo 16./9. til San Felix de Guixoles. — Bodil, Uldall, afg. Llanelly 19./9. til Königsberg.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, afg. Sabang 4./9. hjemg. — Samui afg. Sabang 16./9. hjemg. — Bandon afg. London 20./9. hjemg. — Pangan afg. Penang 19./9. udg. — Chumpon pass. Gibraltar 19./9. udg. — Arabien pass. Perim 13./9. udg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien afg. Beyrouth 15./9. hjemg. — Kina ank. Hankow 17./9. hjemg. — Tranquebar ank. Yokohama 19./9. udg. — Cathay afg. Sundsvall 16./9. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. London 17./9. udg. — St. Croix ank. Havre 19./9. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 10./9. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, afg. Petersborg 18./9. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 16./9. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Petersborg 16./9. — Harald Klitgaard, Ras- mussen, afg. Hungerburg 15./9. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Petersborg 16./9. til Bordeaux. — Wladimir Sawin, Car- stensen, ank. Petersborg 19./9. — Excellence Pleske, Ras- mussen, afg. Petersborg 14./9. til London. — Michail Ont- chonkoff, Harboe, afg. Manchester 15./9. til Campbellton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 18./9. til London. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./9. til Beachy Head f. O. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. New Mills 15./9. — Newa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Luleå 16./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Sundsvall 20./9. — Svend, Schmidt, afg. Sundsvall 16./9. — Urania, Clausen, ank. Leith 18./9.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Aarhus 19./9. — Kron- prins Frederik, Andresen, afg. Rotterdam 18./9. — Hol- land, Poulsen, ank. Blyth 18./9. — England, Andersen, ank. Rotterdam 18./9. — Rusland, Bennetsen, ank. Korsør 18./9.

Mercur. Vulcan, Nielsen, ank. Aalborg 19./9. — London, Bom, afg. Kallundborg 16./9. til Petersborg. — Paris, Tholander, ank. Rigabugt 12./9. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 15./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 12./9. — Wien, Boeck- Hansen, ank. Lübeck 16./9. — Roma, v. Thun, ank. West Hartle- pool 13./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Kjøbenhavn 17./9. til Trångsund. — Skinfaxe, Theiland, ank. Libau 17./9. — Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 20./9. til Riga.

(Fortsættes Side 569.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kb) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1993. Vindsignal forandret, Helsingør, Sundet. Fra den 1ste Oktober 1911 stilles Vindsignalet paa Løds- og Karantænehuset i Helsingør ved indtrædende Forandringer i Vindforholdene ved Anholt og ikke som nu to Gauge daglig. (Danske Løds, Side 278. Havne-Løds, Side 54).

1994. Sømærke flyttet, Mursandskysten, Sorte-Rende, Kalleboer, Sundet. Mursandskysten i Sorte-Rende, Kalleboer, er nu flyttet; den staar nu i 3,4 m Vand paa 55° 36' (28'') N. Br. 12° 30' (36'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182 og 210). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1893. Kjøbenhavn 1911).

1995. Oplysning om Mærkeskib og Taagesignal, Saltholm-Flak Fort, Sundet. Mærkeskibet N. for Saltholm-Flak Fort vil blive inddraget i Løbet af et Par Dage. Taagesignalet med Klokke (c. 5 Sek. Ringning c. hver 1 Minut, hver Ringning afsnittet med 3 tydelig adskilte Slag paa Klokken) vil blive afgrævet fra N.-Siden af Fortet, c. 210 m N. i. Ø. fra Fortets V.-lige Havnehoved. Saltholm-Flak Fort: 55° 42' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 186, 160, 182, 210 og 211. Danske Løds, Side 303. Fyr-Fort. Nr. 235 B.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1945. Kjøbenhavn 1911).

1996. Sten fundet, Væger flyttet, Rotholm-Rev, Limfjorden. En Sten med 2,0 m Vand er fundet 6110 m S. 27° V. fra Strandby Kirke, paa 56° 44' (22'') N. Br. 9° 10' (28'') Ø. Lgd. Den stribeede Stage med Kost over Halmvisk paa Rotholm-Rev er flyttet hen NV. for Stenen i 4,6 m Vand, paa 56° 44' (26'') N. Br. 9° 10' (22'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Løds, Side 498. Søm-Fort, Side 35).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1997. Drivende Vrag, Østersøen. Den 10de September 1911 er den finske Bark »Suomi« knæret og forladt, flydende paa sin Træløst, paa 58° 22' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd.

1998. Drivende Vrag, Østersøen. Damperen »Pan« rapporterer Vragstykker observeret paa 57° 45' N. Br. 20° 40' Ø. Lgd.

1999. Grund fejl aflagt i Kort, Nahhiainen, Brahestad, Bottniske Bugt, Finland. Det er paavist, at Nahhiainen Grund er aflagt c. 1½ Sm for N.-ligt i Kortene. Nærmere Undersegelser finder Sted. Brahestad: 64° 41' N. Br. 24° 25' Ø. Lgd.

2000. Farvand afmærket, Kristinestad, Wasa Distrikt, Bottniske Bugt. Mellem Kristinestad ydre Red og indre Havn er et nyt Farvand for 5,4 m dybegaende Skibe afmærket med følgende Vagere: 1) Paa Indløbets V.-Side 1 Væger med Ø.-lig Topbetegnelse. 62° 14' 18' N. Br. 21° 22' 39' Ø. Lgd. 2) Paa Indløbets Ø.-Side 1 Væger med V.-lig Topbetegnelse. 62° 14' 47' N. Br. 21° 22' 35' Ø. Lgd. 3) Ved den V.-lige Krøken 1 Væger med Ø.-lig Topbetegnelse. 62° 15' 20' N. Br. 21° 22' 42' Ø. Lgd. 4) Ved den Ø.-lige Krøken 1 Væger med V.-lig Topbetegnelse. 62° 15' 01' N. Br. 21° 22' 46' Ø. Lgd. Desuden er Løbet paa begge Sider afmærket med 5 Vagere uden Topbetegnelse.

2001. Farvand afmærket, Boberget—Nyhamn, Wasa Distrikt, Bottniske Bugt. Et privat Farvand fra Boberget til Nyhamn Løds-Station er afmærket med følgende Vagere: 1) Ved Westerberg Rev, der strækker sig S. i fra Østra Karlshamn, 1 Væger med Ø.-lig Topbetegnelse i 6,7 m Vand paa 62° 10' 08' N. Br. 21° 19' 57' Ø. Lgd. 2) Ved Østerberg Rev, der strækker sig nd fra Fårskärsklubb N.-Punt, 1 Væger med V.-lig Topbetegnelse i 6,7 m Vand paa

Lys- og Fløjtetønde er flyttet 3½ Kb N. 67° V. i og ligger nu i 17,8 m Vand, paa 51° 17' 50" N. Br. 2° 42' 40" Ø. Lgd.

Broersbank røde Lys- og Klokketønde er flyttet 2¼ Kb S. 36° Ø. i og ligger nu i 5 m Vand, paa 51° 07' 03" N. Br. 2° 35' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1701. Kjøbenhavn 1910).

2022. Vrag sunket, Incheith V, Firth of Fort, Skotland. Vraget af en Damptravler er sunket paa Ø.-Kanten af Gunnethedje, 1,4 Sm N. 66° Ø. fra Incheith Fyr, der ligger paa 56° 02' N. Br. 3° 08' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2023. Større Dybde paa Barre, Poole Harbour, England. Der er en mindste Dybde af 3,3 m paa Barren ved Poole Harbour, og ikke 2,4 m som angivet i Kortet. 50° 39' N. Br. 1° 55' V. Lgd.

2024. Fyr tændt, Haulhowline, Queenstown, Irland S.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt ved V.-Siden af Indløbet til Bassinet ved Haulhowline Værft, 95 m N. 35° V. fra Flagstangen paa samme Side. Fyrpæl. 51° 50' 34" N. Br. 8° 18' 04" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2025. Fyr tændt, Roche la Plate, Ras de Sein, Frankrig. Det grønne, faste Fyr paa Baaken paa Roche la Plate brænder nu permanent. 48° 02' 23" N. Br. 4° 45' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1706. Kjøbenhavn 1910).

2026. Fyr tændt, Men Brial, Ile de Sein. Det hvide, røde og grønne Blinkfyr paa Men Brial brænder nu permanent. 48° 02' 20" N. Br. 4° 51' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2710. Kjøbenhavn 1910).

2027. Lystønde tændt, Findlay, Ria de Arosa, Spanien. Paa Tønde Nr. 3 ved Findlay Rocks er tændt et rødt Fyr. 42° 35' 36" N. Br. 8° 52' 30" V. Lgd.

2028. Lystønde slukket, Sinal de Castro, Ria de Arosa. Fyret paa Tønde Nr. 1 ved Sinal de Castro er slukket. 42° 31' 06" N. Br. 8° 58' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 12. Kjøbenhavn 1911).

2029. Ledefyr og Tønder flyttet, El Rompido de Cartaya, Ledefyrene for El Rompido Barre er flyttet c. 420 m S. i. Ledelinies Retning er nærlig parallel med den tidligere. Samtidig er Tønderne flyttet, de ydre meget lidt, de indre c. 100 m S. i. Afstanden mellem El Rompido Fyr og det N.-lige Ledefyr er 3674 m, og imellem Ledefyrene 154 m. Ledefyrene: c. 37° 12' 34" N. Br. 7° 05' 20" V. Lgd.

2030. Grunde fundet, St. Geneviève Bay, Newfoundland V.-Kyst. I St. Geneviève Bay er fundet:

To 3,6 m Grunde paa en c. 0,5 Sm lang Banke med mindre end 9, m Vand; den ene ligger 1,2 Sm N. 58° V. fra Entry Island Top og S. 24° V. fra Current Island V.-Punt; den anden ligger 1,1 Sm N. 58° V. og S. 21° V. fra samme Punkter; i haardt Vejr bryder det paa disse Grunde.

En 3,6 m Grund paa V.-Kanten af en smal Banke, der er 2 Kb i NØ.—SV.; den ligger 1,9 Sm N. 80° V. og S. 32° V. fra foranævnte Punkter. Toppen af Entry Island: 51° 08' N. Br. 56° 49' V. Lgd.

2031. Forestaaende Forandring af Taagesignal, Cape Rosier, Gulf of St. Lawrence, Canada. Ved Skibstarens Aabning 1912 vil Taagesignalet ved Cape Rosier Fyr blive givet med Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 2½ Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2½ Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2½ Sek., Pause 47½ Sek. 48° 51' 38" N. Br. 64° 11' 50" V. Lgd.

2032. Forestaaende Forandring af Taagesignal, Cape Magdalen, Gulf of St. Lawrence. Ved Skibstarens Aabning i 1912 vil Taagesignalet ved Cape Magdalen Fyr blive givet med To-Stød hver 1 Minut, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 51 Sek. 49° 15' 35" N. Br. 65° 19' 15" V. Lgd.

2033. Lystønder udlagt, Orleans Island Ø, River St. Lawrence. To hvide Lystønder, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser, er midlertidig udlagt Ø. for Orleans Island i Anledning af Uddybningsarbejder, der ligger henholdsvis i 6,7 m Vand paa 47° 01' 13" N. Br. 70° 46' 50" V. Lgd. og i 10,5 m Vand paa 47° 00' 37" N. Br. 70° 47' 22" V. Lgd.; de er Skibstarens uvedkommende.

2034. Tønde flyttet, Spurling Point, Cranberry Island Passage, Mount Desert Island, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 18de September 1911 flyttes Spurling Point Spiritønde Nr. 4½ c. 150 m NNW. i og faar Nr. 4 A. 44° 15' 42" N. Br. 68° 16' 35" V. Lgd.

620 10' 08" N. Br. 210 19' 59" Ø. Lgd. 3) Ved Trångsund Rev, der strækker sig ud fra Fåskærskan i Vager med V.-lig Topbetegnelse i 6, m Vand paa 620 09' 54" N. Br. 210 19' 46" Ø. Lgd. 4) Ved Nygrund Rev, der strækker sig SØ. i fra Mørløbet, i Vager med Ø.-lig Topbetegnelse i 6, m Vand paa 620 09' 47" N. Br. 210 19' 38" Ø. Lgd. 5) Ved Hamskær, der strækker sig ud fra Askubh, i Vager med Ø.-lig Topbetegnelse i 6, m Vand paa 620 09' 39" N. Br. 210 19' 28" Ø. Lgd.

2002. Aftænkning forandret. Borgå. Heisingens Distrikt. Finske Bygt. Et nyt Farvand er afmærket for 7, m dybtegaende Skibe fra Seen forbi Kalskær og Hækskøb til Ankerpladsen ved Orby Fjærd og derfra videre gennem Rønnskær Sund til Borgå Red (Hælskø Fjærd). Skallerthavn Vager med V.-lig Topbetegnelse er indtaget. Farvandet fra Heisingfors til Pellinge forbi Onas er nu forandret således, at 7, m dybtegaende Skibe fra Rågs-skærstrænen skal gaa S. om Bjørnhallen og Rønnskær, det tidligere Løb gennem Onas Porten. N. om Bjørnhallen og Rønnskær, er nu kun for 4, m dybtegaende Skibe. Vagren med Kors ved Bjørnhallen Grund er indtaget og følgende Vagere er udtaget: 1) Rønnskærskallen, en Vager med S.-lig Topbetegnelse, 464 m S. 420 Ø. fra Rønnskær Sommerle, 600 11' 06" N. Br. 250 34' 38" Ø. Lgd. 2) Skemørrsgrundens Øst, en Vager med N.-lig Topbetegnelse ved Skemørr NØ-Rev, 600 10' 53" N. Br. 250 34' 35" Ø. Lgd. 3) Skemørrsgrundens Væstra, en Vager med N.-lig Topbetegnelse, 600 10' 53" N. Br. 250 34' 20" Ø. Lgd. 4) Bjørnhalls Red, en Vager med S.-lig Topbetegnelse, 600 11' 02" N. Br. 250 32' 51" Ø. Lgd. 5) Ved Gråhållsgrund med 2, m Vand, en Vager med N.-lig Topbetegnelse, 600 11' 00" N. Br. 250 32' 00" Ø. Lgd. 6) Ved Eskgrund, en Vager med N.-lig Topbetegnelse paa 600 11' 06" N. Br. 250 31' 40" Ø. Lgd. 7) Johannsons Grund med 7, m Vand, en Vager med Kors, 600 11' 13" N. Br. 250 31' 28" Ø. Lgd.

Positionerne svarer til Kort Nr. 150. (Kort Nr. 150)
2003. Grund tiltaget. Tønde flyttet. Kaholzer Haken. Fisches Haff. Tyskland. Kaholzer Haken i Fisches Haff har udvidet sig. N. efter Tønde Kaholzer Nord er flyttet N. i til 540 35' 52" N. Br. 190 59' 40" Ø. Lgd.

2004. Stormsignal Station oprettet. Chlapan. Rixhöft SØ. Paa Brinken N. for Landbyen Chlapan er rejst en Stormsignalmast. Chlapan: 540 48' 4" N. Br. 180 22' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1679. Kjøbenhavn 1910).

2005. Fiskefyr tændt. Ruden. Greifswalder Bodden. Det hvide og røde Fiskefyr paa Forbanken Ø. for Øen Ruden er nu tændt. 540 11' 57" N. Br. 130 46' 36" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1740. Kjøbenhavn 1911).

2006. Fyr brænder permanent. Aare-Sund. Lille-Bælt. De to Ledelyr mellem Bardenfleths-Grund og Lindernum samt det grønne, faste Fyr paa Aare NV-Side, paa 550 16' 14" N. Br. 90 43' 58" Ø. Lgd. (danske Kort), brænder nu permanent. (Kort Nr. 117, 156, 157, 160 og 223. Danske Løds, Side 399). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2034. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

2007. Fyr forandret. Rättaren. Göteborg Skærgaard. Sverrig. Rättaren Fyr er nu forandret til et Blinkfyrt, der viser Ek-Blink hver 3 Sek. I øvrigt ulforandret. 570 34' 55" N. Br. 110 48' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 200. Kjøbenhavn 1911).

2008. Oplysning om Fyr. Holteskær. Norge. Angivelserne angaaende Holteskær Fyrlampe i »Eft. f. Søf. Nr. 1684. Kbh. 1911« referere til den ny Opmaalning, over hvilken Kort endnu ikke er kommen i Handelen. Angivelserne svarer til de ældre Kort, der viser et grønt fra N. 510 Ø., midt imellem Soltskær og Lynholmene, til N. 870 Ø., fra S. om Hellebroet; rødt derfra til S. 210 Ø., fra V. om Leikrane; hvidt derfra til S. 160 Ø., fra Ø. om Nordøsta; grønt derfra til S. 10 V., fra V. om SV-ligste Bondeskat; hvidt derfra til S. 40 V., fra Ø. om Bonden; rødt derfra til S. 170 V., fra V. om Storekrak; hvidt derfra til S. 390 V., fra Ø. om Granakrak; grønt derfra til S. 560 V., fra S. om Melleskær; rødt derfra til N. 200 V., fra Ø. om Beinskær; hvidt derfra til N. 170 V., fra V. om Østgandsaen; grønt derfra til N. 590 02' 10" N. Br. 100 16' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1684. Kjøbenhavn 1911).

2009. Fyrlampe tændes. Haalholmhaaen. Arendal. Den 15de September 1911 tændes Haalholmhaaen Fyrlampe, der viser Lys med 10-Formorkelser. Lysset er hvidt fra N. 60 V., fra V. om Ringskær og Bratteliev, til N. 150 V., fra Ø. om Grunden fra Sandvigen og Galtan; grønt derfra til S. 70 V., fra Ø. om Grunden fra Halsødræget; hvidt derfra til S. 80 Ø., fra V. om Smalholmene; rødt derfra til S. 280 Ø., fra Ø. om Smalholmene; grønt derfra til S. 500 Ø., fra Ø. om Skudholmene. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 6, 4 og 3 Sm, henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 580 25' 50" N. Br. 80 47' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2010. Fyrlampe tændes. Norge. Den 15de September 1911 tændes følgende Fyrlampe, der viser Lys med En-Formorkelser:

Amluka, Porsangerfjord. Lysset er hvidt fra N. 100 Ø., fra V. om Skærene ved Ivarsholmen, til N. 10 V., fra Ø. om Reas; grønt derfra til S. 550 V., fra Ø. om Sønder Lynge og Mameluffen; rødt derfra til S. 280 V., fra Ø. om Laiva og Skarvik; hvidt derfra til S. 290 V., fra V. om Øren ved Ytre Gatsjans og Rodlines; grønt derfra til N. 580 Ø., fra Ø. om Kjøfgrund; hvidt derfra til N. 450 Ø., fra Ø. om Ivarsholmen. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 7, 4 og 4 Sm, henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de Aug.—14de April. 700 15' 25" N. Br. 250 22' 00" Ø. Lgd. Beliggenhed og Retninger svarer til norsk Kort Nr. 323.

Stalholmene, Porsangerfjord. Lysset er hvidt fra N. 270 Ø., fra V. om Klæringsnes, til N. 250 V., fra Ø. om Øskarholmene; grønt derfra til N. 550 V., fra S. om Grunden ved Øskarholmene; hvidt derfra til S. 890 V., fra N. om Skarviksgræne; rødt derfra til S. 280 Ø., fra Ø. om Reas; hvidt derfra til S. 490 Ø., fra S. om Dreiglra. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 7, 4 og 4 Sm, henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de Aug.—14. April. 700 18' 40" N. Br. 250 20' 30" Ø. Lgd. Beliggenhed og Retninger svarer til norsk Kort Nr. 323.

Løvsund, paa N.-Pynten af St. Løva, Skalværøden. Lysset er grønt fra S. 690 V., ind paa St. Løva, til S. 830 V., fra N. om Staugen paa Baas NØ. for Tranø og fra S. om Bukholmerne; rødt derfra til N. 730 Ø., fra S. om Skorpa; hvidt derfra til S. 730 Ø., fra N. om NØ-Pynten af St. Løva (denne Reining gear over nærmeste Pynt af St. Løva); grønt derfra til S. 560 Ø., ind paa St. Løva. Flammens Højde: 4, m. Synsvide: 6, 4 og 3 Sm, henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 1ste Aug.—30de April. 660 01' 55" N. Br. 120 32' 45" Ø. Lgd.

2011. Havnesignaler. Husum. Tyskland. Signaler for Aue Broens Aabning ved Husum gives nu fra det V.-lige Hoved af Broens Strømnille. Naar Broen er lukket vises en rød Skive med hvid Kant eller en rød Lanterne; naar Gønnenfarthen er fri, vises Skiven vandret eller der vises hvidt Lys. 540 29' N. Br. 90 01' Ø. Lgd.

2012. Lystønde flyttet. Belgland. Lystønde Dyne 0/2, Ø. for Kliffen ved Helgoland, er flyttet til 540 10' 51" N. Br. 70 56' 22" Ø. Lgd. i 11 m Vand.

2013. Vrag. Ostebank. Elben. Damperen »Cumberlande« er sunket i 5 m Vand, c. 500 m N. 700 Ø. fra den sorte Spidsønde 22 ved Ostebank. Det er afmærket efter Forordningerne. Tønde 22: 530 51' N. Br. 90 02' Ø. Lgd.

2014. Forsøgsstønde udlagt. Cuxhaven. Elben. Over for Cuxhaven, uden for Farvandet, er der igen udlagt Forsøgsstønde mellem Tønderne 14 og 15, i 4 og 7 m Vand. Stødet, der ikke maa besjæles, er afmærket med 2 gule Tønder med rødt Flag. Tønde 14: 530 53' N. Br. 80 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 774. Kjøbenhavn 1911).

2015. Tønder udlægges. Glückstadt. Elben. Paa Ø.-Siden af Farvandet ved Glückstadt fra Størningund til Glückstadt skal senest d. 20de September 1911 udlægges 4 sorte Spids-tønder; samtidig flyttes de 4 røde Spiritønder paa V.-Siden af Farvandet. Tønderne udlægges i 4 m Vand, således: sort Spidsønde Nr. 1 paa 590 49' 04" N. Br. 90 23' 09" Ø. Lgd., Nr. 2 paa 530 48' 36" N. Br. 90 23' 37" Ø. Lgd., Nr. 3 paa 530 48' 05" N. Br. 90 24' 02" Ø. Lgd., Nr. 4 paa 530 47' 32" N. Br. 90 24' 25" Ø. Lgd.; rød Spiritønde A paa 530 48' 38" N. Br. 90 23' 06" Ø. Lgd., B paa 530 48' 07" N. Br. 90 23' 44" Ø. Lgd., C paa 530 47' 34" N. Br. 90 24' 09" Ø. Lgd., D paa 530 47' 13" N. Br. 90 24' 26" Ø. Lgd.

2016. Tønder belægges. Juels-Mittelgrund. Elben. I de tyske Admiraltets-Kort III: 20 e (D 249), 22 (D 49), er Pladsen for den røde Tønde J ved Juels-Mittelgrund 530 37' 13" N. Br. 90 33' 19" Ø. Lgd. og for den røde Stumpønde b i Twielensfjeld Farvand 530 36' 14" N. Br. 90 35' 03" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1104. Kjøbenhavn 1911).

2017. Fyr forandret. Eckwarterhorn. Innenjæde. Da Farvandet i Ahne har forandret sig, er Eckwarterhorn Baadefyr forandret til at vise hvidt Lys fra N. 46½° V. til N. 41½° V., rødt Lys derfra gennem N. og Ø. til S. 470 Ø., hvidt Lys derfra til S. 370 Ø. og grønt Lys derfra til N. 46½° V. 530 31' 20" N. Br. 90 13' 41" Ø. Lgd.

2018. Grund fundet. Unde Wester-Ems. Holland. En 0, m Grund ligger i Unde Wester-Ems mellem den sorte Vager A 1, der ligger paa 530 32' 44" N. Br. 60 39' 59" Ø. Lgd., og den sorte Vager A 2, der ligger paa 530 31' 14" N. Br. 60 41' 29" Ø. Lgd.

2019. Kirke nedbrændt. Viissingen. Den store Kirke i Viissingen er nedbrændt og kan ikke mere benyttes som Mærke. 510 26" N. Br. 30 34, m. Lgd.

2020. Grund tiltaget. Nolleplaet. Sardinien. Zeegat van Viissingen. Nolleplaet har skudt sig frem mellem Spidsønde Nr. 2 og den røde og sort vandret stribede Lystønde Nr. 3 i Sardinien. Lystønde Nr. 3: 510 26' 29" N. Br. 30 33' 57" Ø. Lgd.

2021. Lystønder flyttet. Vlaamsche Banken. Belgien. Middelerkebank N.-lige, røde

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

- Korts eller Bogs Nr.
 R 1698 England, August 1911.
 R 1806 South Coast. Dover harbour.
 R 632 Africa, West Coast. Great Fish bay to Walvisch bay.
 R Africa, West Coast. Walvisch bay to Orange river.
 Tyskland, August 1911.
 N 163 Nordsee, Deutsche Küste: Helgoländer Bucht. 1: 120 000. (Juli 911). Pris 2,90 M.
 R 170 Ostsee, Schwedische Küste: Die Fahrwasser nach Stockholm. 1: 100 000. Pris 3,70 M.
 R 177 Ostsee, Schwedische Küste: Botten-Wiek, Südlischer Teil (mit 3 Plänen). 1: 200 000. Pris 2,80 M.
 R 198 Nordsee, Englische Küste: Themse-Mündung. 1: 75 000. Pris 3,20 M.
 R 343 Mittelmeer: Einfahrten nach Alexandrien. 1: 20 000. Pris 2,40 M.
 T 163 Helgoländer Bucht. 1: 100 000. Udgave 1903.
 † V. Nachtrag zum Internationalen Signallbuch.

2035. Skår fundet. Saddleback Island Ø. Jericho Bay, Maine. Et 3 m Skår ligger i 7,3 å 9,1 m Vand, $\frac{1}{10}$ Sm Ø. fra Saddleback Island. 44° 08' 48" N. Br. 68° 34' 20" V. Lgd. Undersøgelse er der fundet en mindste Dybde af 3,3 m 620 m N. 52° Ø. fra Channel Rock Baae. 44° 06' 02" N. Br. 68° 41' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1836. Kjøbenhavn 1911).

2037. Fyr sluktes. Cape Ann, Massachusetts. Omkring den 30te September 1911 sluktes Fyret paa Cape Ann N-lige Fyrtaarn permanent. 42° 38' 21" N. Br. 70° 34' 31" V. Lgd. 2038. Tønde flyttet. Tønde udlagt. Broad Sound, Boston Harbor, Massachusetts. Ved Indløbet til Boston Harbor er Dumping Ground Obstruction vandret stribede Spiritønde flyttet 230 m N. 88 $\frac{1}{2}$ ° Ø. i og ligger nu N. 12 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra The Graves Fyr og N. 54 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra Deer Island Fyr. Dumping Ground Range hvide Stumpfønde er udlagt i 20 m Vand. N. 7 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra The Graves Fyr og N. 56 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Deer Island Fyr, som ligger paa 42° 20' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd.

2039. Fyr sluktes. Chatham, Massachusetts. Omkring den 30te September 1911 sluktes Fyret paa Chatham N-lige Fyrtaarn permanent. 41° 40' 18" N. Br. 60° 57' 01" V. Lgd.

2040. Klokketønde forandret. Betegnelse. Quickstep. New York Lower Bay. Quickstep Klokketønde Nr. 9 $\frac{1}{2}$ hedder nu West Bank Klokketønde og har Nr. 9 A. 40° 33' 00" N. Br. 74° 02' 30" V. Lgd.

2041. Lystønder ombyttes med Lys- og Klokketønder. Ambrose Channel. New York Lower Bay. I Slutningen af September og Begyndelsen af Oktober 1911 ombyttes Lystønderne Ambrose Channel 24 A C, 20 A C og 16 A C med Lys- og Klokketønder med samme Betegnelser. Tønderne har Tærning med paamalet Tal og Bogstaver som Topbetegnelse og viser rødt Et-Lyn hver 1,2 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,8 Sek. Ambrose Channel: 40° 28' N. Br. 73° 50' V. Lgd.

2042. Fyr forandres. Sea Haven, Little Egg Inlet, New Jersey. Omkring den 5te Oktober 1911 forandres Sea Haven hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Lysevnen forøges. 39° 29' 08" N. Br. 74° 18' 26" V. Lgd.

2043. Dybder forandret. North Channel. Cape Charles, Chesapeake Bay. Ved Opmaalning i North Channel har det vist sig, at Nautilus Shoal har forsat sig S. efter; dens Udstrækning er større, nemlig c. 2 Sm i Ø.-V. og $\frac{1}{4}$ Sm bred, og den har mindre Dybder end tidligere, nemlig 3,6 m og derunder. Nautilus Shoal Tønde 2 ligger i 3,6 m Vand ved S.-Kant af Grunden, c. 4 $\frac{1}{4}$ Sm S. 20 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cape Charles Fyr. 2,1 m Vand findes tæt NV. for Tønden. Isaacs Shoal Tønde 4 ligger i 7 m Vand ud for V.-Enden af Nautilus Shoal, omkring 4 $\frac{1}{2}$ Sm S. 35 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cape Charles Fyr. Et 3,6 m Sted, den V.-ligste Del af Nautilus Shoal, ligger omkring 550 m S. 51 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Isaacs Shoal Tønde 4. The Anglo-African vandret stribede Vragtønde ligger i 6,7 m Vand, c. 4 $\frac{1}{10}$ Sm S. 5° Ø. fra Cape Charles Fyr. 5,3 m Grønsen ligger i denne Omegn N.-ligere end angivet i Kortet og gaar c. $\frac{1}{4}$ Sm NV. om Vragtønden. 5,3 m Stedet 5 Sm S. 14 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cape Charles Fyr findes ikke; der er fundet 10,6 m Vand paa Stedet. Man bør ikke komme Linien mellem Nautilus Shoal Tønde 2 og Isaacs Tønde 4 nærmere paa SV.-Siden end $\frac{1}{4}$ Sm. Cape Charles Fyr: 37° 07' 22" N. Br. 75° 54' 24" V. Lgd.

2044. Lys- og Klokketønde udlægges. Pocomoke Sound, Virginia, Chesapeake Bay. Omkring den 15de Oktober 1911 udlægges en lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. i 7,6 m Vand ud for Spidsen af Grunden mellem Messongo Creek og Pocomoke River. N. 43 $\frac{3}{4}$ ° V. fra Little Hern Island venstre Kant og N. 33 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra Watts Island Fyr. 37° 51' 35" N. Br. 75° 49' 37" V. Lgd.

2045. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1776. Kjøbenhavn 1911. Det nye Baaefyr i Sheep Island Slue, Pamlico Sound, er hvidt, fast og ikke rodt fast. 35° 03' 23" N. Br. 76° 06' 15" V. Lgd.

2046. Ombygning af Fyrskibe udsat. Frying Pan Shoals, North Carolina. »Frying Pan Shoals« Fyrskib Nr. 1 vil ikke foreløbig blive ombygget med Fyrskib Nr. 94. 33° 28' 23" N. Br. 77° 36' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1499. Kjøbenhavn 1911).

2047. Inddragning og Udlægning af Fyrskibe udsat. Martins Industry, South Carolina. Inddragningen af »Martins Industry« Fyrskib Nr. 29 og Udlægningen af »Martins Industry« Fyrskib Nr. 1 er udsat indtil videre. 32° 06' 10" N. Br. 80° 27' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1501. Kjøbenhavn 1911).

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2048. Pier opført. Port au Prince Harbor, Haiti. En $\frac{3}{10}$ Sm lang Pier er opført ved Port au Prince, mellem Kysten og Fort Islet og videre ud til et Punkt mellem de to Fortøjningsbøjer. Port au Prince: 18° 34' N. Br. 72° 25' V. Lgd.

2049. Oplysninger. Cape Haitien Harbor, Haiti. I Cape Haitien Harbor er udlagt:

1) en sort Tønde i 13^r m Vand ved V.-Kant af Le Grand Mouton Revs N.-Ende; 2) en rød Tønde i 12^s m Vand paa Ø.-Kanten af Marti Gras Shoal. Der findes et lige Løb mellem den sorte Tønde og den indre røde Tønde, med en Dybde af 12^s m paa den sorte Tøndes Side og af 9^s m paa den røde Tøndes Side. Foruden foranvænte Tønder findes der kun en lille rød Tønde Ø. for Le Grand Mouton. Stedet Ø. for Toldkontoret, hvor Kortet angiver 3^s à 4^s m Vand, er undersøgt til 7^s m Dybde uden at finde grunde Steder. Piccol Point Fyr kan ikke ses V. for N. 45° V. Fyret: 19° 47' 55" N. Br. 72° 10' 45" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2050. Afmærkning atter i Orden. Cayenne, Frank Guyana. Afmærkningen paa Re- den og i Ploden ved Cayenne er nu saaledes: I Floden: 4 røde Spidsstønder langs Kanten af Macouria Banke; den røde Tønde ved Cheral Blanc, den sorte Tønde ved Skæret Montesimon og den røde og sort stribe Tønde ved Skæret midt i Løbet til Crigue Fouillée er atter paa Plads. Paa Yderredet: En rød og sort Spiritønde ved Skæret Saint François; en sort Tønde ved hvert af Skærene Tas de Roches, Roches Anglaises og Cercueil.

Paa Barren, som kun har 4^s m Vand ved Springtids Højvande, ligger en rød og en sort Tønde Cayenne Fort: 4° 56' N. Br. 52° 21' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 890, Kjøbenhavn 1910).

2051. Fyr slukket. Santa Anna, Maranham, Brasilien. Santa Anna hvide og røde Blinkfyr rapporteres at være slukket. 2° 16' S. Br. 43° 37' V. Lgd.

2052. Tønde udlagt. Olinda Reefs, Pernambuco. En hvid og rød lodret stribet Tønde er udlagt 2^s: Sm S. 53° Ø. fra Point Olinda Fyr og N. 68° Ø. fra Pico Fyr. 8° 02' 10" S. Br. 34° 48' 40" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2053. Øvelser med Undervandsbade. Golfo della Spezia, Italien. Ved Golfo della Spezia afholdes Øvelser med Undervandsbade inden for 30 m Grænsen fra Tino i Rønning af Livorno. Ledsgartøjerne og Sematoren fører rodt Flag. Forsigtighed skal iagttages og der bør holdes skarpt Udrik efter Signaler. Spezia: 44° 04' N. Br. 9° 52' Ø. Lgd.

2054. Gaa langsomt. Gaiola Banke, Neapel. Indtil videre maa man ikke komme Gaiola Banke nærmere end 1 Sm og man skal passere Stedet med langsom Fart for ikke at forstyrre Arbejdet ved Bjergingen af det strandede Krigsskib »San Giorgio«. 40° 47' N. Br. 14° 11' Ø. Lgd.

2055. Tønder inddraget og udlagt. Messina, Sicilien. Fortøjningen, der laa ved Petro- leumshoien i den N.-lige Del af Messina Haven, er inddraget, og der er udlagt 4 ny Fortøj- tønder ud for Broen. Messina: 38° 11' N. Br. 13° 34' Ø. Lgd.

2056. Uddybningsarbejder. Marsala. En Uddybningsmaskine ligger 100 m fra Hovedet af den ny Ydermole ved Marsala. Den viser 2 hvide, faste Lys lodret for hinanden. 37° 47' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd.

2057. Tønde flyttet. Taranto. Tønden ved S.-Kant af Grunden Sirena i Mar Grande di Taranto er flyttet 70 m N. 58° V. i. Taranto: 40° 28' N. Br. 17° 13' Ø. Lgd.

2058. Lystønde genudlagt. Mindre Dybde. Punta della Maestra, Italien Ø.-Kyst. Lys- tønden ud for Fyret paa Punta della Maestra er atter udlagt og den midterlige Fortøjende inddraget. Man bør holde godt ude om Lystønden, da der findes læge Steder i Nærheden. Fyret: 44° 58' 02" N. Br. 12° 28' 48" Ø. Lgd. Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1716, Kjøbenhavn 1911).

2059. Lystønde udlagt. Farvand afmærket. Ak-Burnu, Kertch—Janikale Stræde. Sorte Hav, Rusland. Den røde Tønde ved Ø.-Enden af Revet ud for Kap Ak-Burnu er ombytlet med en Lystønde, der viser rodt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 43° 19' N. Br. 36° 32' Ø. Lgd.

Over Ak-Burnu Rev er der almuæret et Farvand for Skibe med højst 2^r m Dybde. En rød Spiritønde med rodt, gennebrunt Kogle med Spidsen nedad er udlagt i 3^r m Vand ved Ø.-Siden af 1^s m og 1^s m Stedene, c. 2690 m N. 72^o Ø. fra Flagstangen paa Kertsch Fort. En sort Spiritønde med sort, gennebrunt Kogle med Spidsen opad er udlagt i 3^r m Vand ved V.-Siden af 1^s m Stedet, c. 3060 m N. 80^o Ø. fra samme Flagstang. En hvid-rod Spiritønde med hvidt-rod Flag er udlagt ved Ø.-Siden af samme 1^s m Sted, c. 3300 m N. 82° Ø. fra samme Flagstang. Den røde Spidsstønde med rodt Kogle med Spidsen nedad ved foranvænte Lystønde, ved Vædestedet ved Ø.-Kanten af Ak-Burnu Rev, er ombytlet med en sort-rod Spiritønde med sort Kogle.

2060. Vrag uskadeligt. Ak-Burnu. Kertch Stræde. Sorte Hav. Vraget af Damperen

»Kalmius«, der laa 0^s Sm S. 30° Ø. fra Ak-Burnu, er flyttet c. 7^s Kbl Ø. i og Afmærkningen inddraget, da Vraget ikke mere er farligt for Søfart. Ud for Vraget, ud mod Farvandet, ligger to sorte Spiritønder med Kogle. Ak-Burnu: 45° 19' N. Br. 36° 29' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 466, Kjøbenhavn 1911).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2061. Strømforhold. Tugela River—Umalazi River. Natal, Afrika Ø.-Kyst. Mellem Tugela River og Umalazi River er der hyppigt i Maj, Juni og Juli 1911 observeret en Strøm som satte NNV. i, altsaa ind mod Kysten. Farten var fra ½ til 1 Knob og Strømmen er observeret indtil 20 Sm fra Land. Tugela River Munding: 29° 13' S. Br. 31° 30' Ø. Lgd.

2062. Vrag sunket. Great Karimon Island V. Malacca Stræde. Et Vrag med en Mast 2 m over Vandet er sunket paa 0° 59' N. Br. 103° 13' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2063. Fyr tændt. Middelhurg-Rif. Straat Doerian. Sumatra Ø.-Kyst. Fyret paa Ø.-Kanten af Middelhurg-Rif er nu tændt. 0° 51' N. Br. 103° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1660, Kjøbenhavn 1911).

2064. Fyr tændt. Indraget-Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Tg. Dato, paa 0° 00' S. Br. 103° 48' Ø. Lgd., og et rodt, fast Fyr er tændt paa Tg. Bakau, paa 0° 21' S. Br. 103° 46' Ø. Lgd. Syvstidde for begge Fyr: 3 Sm.

2065. Rev fundet. Pini. Batoe-Eilanden. Sumatra V.-Kyst. Et Sand- og Korallrev med mindste Dybde 1^s m er fundet Ø. for Pini, paa 0° 05' 38" N. Br. 98° 54' 24" Ø. Lgd.

2066. Braad observeret. Semauka-Baai. Sumatra S.-Kyst. I Semauka-Baai er Braad observeret paa 3° 31' S. Br. 104° 35' Ø. Lgd.

2067. Tønde forsvundet. Roche Canton. Fransk Indo-Chine. Den sorte Spiritønde med Cylinder, der laa i 18 m Vand ved Roche Canton, er forsvundet og vil ikke mere blive udlagt. 16° 09' 32" N. Br. 108° 13' 35" Ø. Lgd.

2068. Skær findes ikke. Octavia Rock, Cochin China, Octavia Rock, der efter Kortene ligger c. 4 Sm NNV. fra Hata Islet paa 14° 25' N. Br. 109° 09' Ø. Lgd., er foretaget efterforskning.

2069. Afmærkning forandret. Tsung Ming Crossing, Yang Tse Kiang, China. I Tsung Ming Crossing er sket følgende Forandringer ved Afmærkningen: a) Second Crossing Lystønde er inddraget. b) En rød Lystønde, West Spit, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8 Sek. er udlagt i 4^s m Vand. 2^a Sm N. 66^o V. fra Washaway Baake. c) I Second Crossing er i 4^s m Vand udlagt en sort Tønde med Trekant som Topbetegnelse. 2^a Sm N. 53° V. fra Washaway Baake, 31° 28' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd.

Man skal holde 1 Kbl uden om Tønderne, og man kan ikke holde lige Kurs mellem East Entrance Lystønde og West Spit Lystønde.

Bekendtgørelser m. m.

2070. Kertchenbestemmelser. Danmark. — Kun Havene i Provinserne Genua, Livorno, Neapel, Caserta, Salerno, Palermo, Messina og Catania i Italien er nu erklæret kolera-smittet.

Gibraltar. — Passagerer fra Marseille, der gaar i Land i Gibraltar, skal undersøges af en Læge.

Rusland. — Den kirgisiske Del af Kredsen Ljuzenski og Ural er erklæret pestsmittet og Distriktet Ural truet af Pest.

Spanien. — Følgende Steder er erklæret kolerasmittet: i Italien: Provinserne Genua, Catania, Palermo, Messina, Chieti, Lucca, Aquila, Alessandria, Reggio di Calabria, Siracusa, Venetien, Rom, Massa, Forgia, Cosenza, Pesaro, Pisa og Byen Pallesfrisa; i Østerrig-Ungarn: Trieste, Capodistria, Cataro, Fiume, Muggia, Budapest og Wien; i Tyrkiet: Mitrovitza, Novi Baser og Sentza; i Persien: Mohammerach og Abadeh.

Sverrig. — Genua og Livorno i Italien er erklæret kolerasmittet.

Tunis. — Følgende Provinser er erklæret kolerasmittet: i Italien: Aquila, Alessandria, Chieti, Messina, Rom, Venedig, Reggio og Calabria; i Tyrkiet: Makedonien, Monastir og Albanien; i Montenegro: Cetinje.

Europa. Europa, Hansen, afg. Brugge 16./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Burntisland 18./9. — Belgien, Nielsen, afg. Petersborg 20./9. — Frankrig, Friis, ank. Kronstadt 18./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Warkworth 18./9. — Alf, Klausen, ank. Kronstadt 6./9.

Frem. Austa, Bagger, pass. Kjøbenhavn 20./9. — Freja, Nielsen, ank. Akureiry 19./9. — Vera, Thing, pass. Kjøbenhavn 18./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Archangel 16./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 20./9. — Elna, Rathje, afg. Licata 19./9. — Therese, Pedersen, ank. Calais 9./9. — Harriet, Larsen, afg. Antwerpen 19./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 18./9. — Jeanne, Olsen, ank. Piteå 19./9. — Vera, Larsen, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Lagesen, afg. Burntisland 19./9. — Anine, Leth, ank. Tyne Dock 17./9. — Kamma, Løffer, afg. Sandvik 12./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Antwerpen 17./9.

Form. Sara, Jensen, afg. Petersborg 16./9. — Helene, Sørensen, af Petersborg 20./9. — Sjælland, Svarrer, afg. Königsberg 20./9. — Agnete, Dam, ank. Danzig 18./9. — Hermia, Farup, ank. Rotterdam 19./9. — Alice, Jørgensen, ank. Fredericia 18./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. St. Petersborg 17./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Granton 16./9. — Valborg, Hansen, ank. West Hartlepool 11./9. — Gunhild, Hansen, ank. Kristiania 16./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Marseille 17./9. til Göteborg. — Nelly, Clausen, afg. Stockholm 19./9. til Nystad. — Fanny, Eriksen, pass. Oussant 19./9. til Göteborg. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 16./9. til Wasa. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 19./9. til Gijon. — Dagny, Sørensen, ank. Barcelona 19./9. — Mary, Bang, afg. Rivadesella 19./9. til Chantenay.

Æra. Energi, Jensen, ank. Plymouth 18./9. — Emanuel, Svane, ank. Leith Red 19./9.

Sejlskibe.

Renne. Sigurd ank. Kjøbenhavn 12./9. — Hermod ank. Kjøbenhavn 14./9. — Prøven ank. Nakskov 15./9.

Svendborg. Fylla, Rasmussen, ank. Gølle 13./9. — Triton, Nielsen, ank. Hadsund 14./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Helsingfors 14./9. — Ellen, Andersen, ank. Dunkerque 15./9. —

Delos, Andersen, pass. Gibraltar 5./9. — Mercur, Lund, ank. Trångsund 15./9. — Yrsa, Sørensen, ank. Haparanda 18./9. — Ignatz Breum, Lund, ank. Stettin 19./9. — Dannebrog, Hansen, ank. Uleåborg 18./9. — Meta, Møller, ank. Aiguillon 19./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 19./9. — Helge, Nissen, ank. Leith 18./9. — Cimbria, Larsen, ank. Åbo 18./9. — Fyn, Mouritzen, ank. Nakskov 19./9. — Freja, Jensen, ank. Kolberg 19./9. — Union, Olsen, ank. Tønsberg 19./9. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Stockholm 20./9. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Stettin 20./9. — Mine, Jørgensen, ank. Aalborg 20./9.

Æra. Phoenix, Rasmussen, ank. Nordmaling 18./9. — Svip, Jensen, ank. Stralsund 18./9. — Activ, Schmidt, ank. Aberdeen 18./9. — Henry, Bager, ank. Sønderborg 16./9. — Duen, Hay, ank. Swinemünde 17./9. — Viking, Veber, ank. Libau 17./9. — Signe, Hansen, ank. Travemünde 18./9. — Hamlet, Rasmussen, er afg. Newfoundland til Figueira. — Arietis, Andersen, ank. Libau 17./9. — Amor, Hansen, ank. Treport 18./9. — Johanne, Stegmann, ank. Stralsund 18./9. — M. Hay, Petersen, ank. Flekkefjord 17./9. — Caroline Kock er den 12./9. prajet paa 48° N. Br. 7° V. Lgd. — Prøven pass. Beachy Head 14./9. østg. — Kirstine, Rasmussen, ank. Norrkøping 19./9. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 18./9. — Emilie, Friis, ank. Tønsberg 18./9. — Zeus, Sørensen, ank. Kalmar 19./9. — Arken, Andersen, ank. Kolberg 19./9. — De tvende Brødre, Boye, ank. Langesund 19./9. — Castor, Albertsen, ank. Vester-vik 19./9. — I. Koføed, Andersen, ank. Ramsgate 19./9. — Debora, Rasmussen, pass. Holtenau 19./9. — N. P. Nielsen, Petersen, ank. Aarhus 19./9. — Emilie, Hansen, ank. Swine-münde 19./9. — Freya, Kock, ank. Aalborg 20./9. — Anne, Hansen, ank. Frederikshavn 20./9. — Freden, Christensen, ank. Fecamp 20./9. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 19./9. — Irene, Jørgensen, ank. Casablanca 19./9. — Albertine, Mad-sen, ank. Pillau 20./9. — Svanen, Mølleman, afg. Hefnasfjord 19./9. til Middlesbro. — Astræa, Svane, ank. Whitby 19./9. — Freya, Nielsen, ank. Southampton 19./9. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Hamburg 20./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. September 1911. — Voldgifts-Kendelse. — Hvilken Vigepligt har en Damprawler, der har Trawlen ude? — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Septbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂
Danmark	72 ³ / ₄	72 ¹ / ₂	73
Norden	91 ¹ / ₂ — 91	91	91 ¹ / ₂
København	—	—	—
Carl	90 — ¹ / ₄	90	90 ¹ / ₄
Dannebrog	—	86	86 ³ / ₄
Skjold	—	70 ³ / ₄	71
Urania	—	13	15
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	86	86 ³ / ₄
Heimdal	100	99 ¹ / ₂	100
Østasiatiske	135 — ³ / ₄	135 ¹ / ₂	135 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	5 — ¹ / ₂	5	6
Gorm	—	92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	60	70
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	6 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	50 — ¹ / ₄	50	50 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	104	107
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	85 ³ / ₄	85 ³ / ₄	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	90	92
4% — — 2. Serie ..	—	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4% — — 1. — ..	—	96	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	89	88 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
4% — — 7. — ..	—	94	95
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..	—	92 ¹ / ₄	93
4% Østift. Kreditf. 9. — ..	—	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151 — 150 ¹ / ₂	150 ¹ / ₂	150 ³ / ₄
Privatbank	112 — 111 ³ / ₄	111 ³ / ₄	112
Landmandsbank	139	138 ³ / ₄	139
Handelsbank	—	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₂
Grundejerbank	19 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	19 ¹ / ₄	19 ¹ / ₂
Burm. & Wain	94 ¹ / ₂ — 95	95	95 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsak.	77 ¹ / ₂	77	77 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	263 — 262 ¹ / ₂	262 ¹ / ₂	263
Bryggeri Aktier	185 — 184	184	184 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 20. September 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.22	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. September 1911.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	89.80
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.	88.00
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — 1890	95.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 226,000, „Danmark“ 60,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Heimdal“ 14,000, „Gorm“ 6,000, „Neptun“ 8,000, „Dansk-russisk“ 202,000, „Østasiatisk“ 182,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

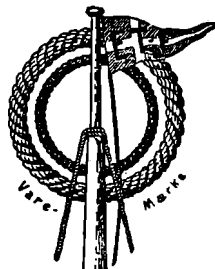
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

72 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 74.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 26. September 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“. **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURG OF LONDON** Post-Adr.: Lloyds, Royal Exchange, London E. C. Privat: 4 Smyrna. Mansions, West Hampstead, London. N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med sit III Fagot honnørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekepedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 26. September 1911.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Forandret Fyr. Fyrskibet »Snipan« (Nord Kvarken) er forandret til Blinkfyr, visende tre røde Blink (elektrisk?) med 10 Sek. Mørke mellem Blinkene; disse tager c. 4 Sek. tilsammen.

Det maa beklages, at en saadan Forandring af et Fyr ikke tidligere kan offentliggøres. Jeg er i Besiddelse af nyeste Kort, rettet til August 1911, med »Efterretninger for Søfarende« saavel engelske som danske, henholdsvis af 15. og 25. August, og finder Fyrskibet forandret den 2. September, uden at det er mig muligt at finde Spor af Bemærkning derom til Dato.

Jeg er i Besiddelse af »Efterretninger for Søfarende« i Dansk Søfartstidende Nr. 69 for 8. Septbr. d. A. og ser deri, om Lysbøjerne Sørgadden og Nordhvalen, der ikke skulde være paa Station. Tillader mig derfor at bemærke, at begge disse Lysbøjer samt Lysbøjen ved Vraget af S/S. »Sangstad« baade den 2. og 9. September var paa Station.

Til disse Lysbøjer er at bemærke, at de over Vandet kun viser en Stage med Lanterne paa Toppen og kan selv paa en Afstand af kun $\frac{1}{2}$ Km. let forveksles med en Vager med Kost paa. Der findes dog tæt ved samme den Vager, som tidligere afmærkede Grundene, og som der med Hensyn til Tydelighed intel er sige til. Det kunde maaske være rigtigst at bemærke, at »Snipans« Fyrskib ogsaa er forandret saaledes, at det i Stedet for Mast er forsynet med en taarnlignende Mast, hvorfra Fyret vises.

Skibsfører.

Ministeriet for Handel og Søfart meddelte:

Besejlingen af Archangelsk. Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at den danske Konsul i Archangelsk under 2. d. M. har indberettet følgende:

»Da der blandt Skibsførere syntes at herske nogen Tvivl om, hvor lang Tid der maa bruges til Lodsning af Skibe ud over Barren ved Dwina's Munding, har jeg desangaaende, paa Foranledning, henvendt mig til herværende Lods-Kommandør.

Af dennes Svar fremgaar, at Skibe med over 18 Fods Dybgaende, og ikke henliggende højere oppe i Maimaxløbet end ved Sagbruget »Økonomie« og Firmaet Wylhuizen & Co.'s to Lastepladser ved Maimaxløbet og Kusnetschichaelven, kan blive lodset ud over Barren med kun et Højvande.

Skibe af samme Dybgaende og beliggende højere oppe, lige til d'Hrr. Kobylin & Lund's Sagbrug ved 9. Verst ovenfor Archangelsk, behøver to Højvande, og Skibe, med samme Dybgaende, beliggende ved Lastepladsen paa 14. Verst behøver tre Højvande.

Skibe med 18 Fods Dybgaende og mindre lodes ud over Barren med ét Højvande, uanset ved hvilken Lasteplads de er beliggende.»

Ophold ved Buenos Aires. En begrundet Klage kan fremføres imod Buenos Aires maritime Sundhedsvæsen for den Maade, som Passagerdampere bliver behandlet paa, naar det blæser en frisk Vind, skriver »The Times of Argentina«. Et saadant Tilfælde havde Dampere »Highland Piper«, som blev opholdt i to Dage, fordi Lægen i Land fandt, at Vejret var for haardt for hans Baad til at gaa ud paa Reden i. Den sidste Dag var Floden imidlertid ikke saa oprørt, skønt det blæste en frisk Vind, og der vilde absolut ikke have været nogen Fare for en almindelig Storbaad ved at gaa ud. Her skal kun nævnes »Highland Piper«, som en af de Dampere, der er blevet opholdt paa Grund af Lægens Frygt for Søsøge, men der kunde nævnes et Dusin Skibe, som er blevet behandlet paa samme Maade paa

saadanne Dage. Paa Tider, hvor Lægen finder det for haardt at gøre en Tur ud paa Reden, burde der signaleres til ankommende Dampere om at gaa ind i Havnen for at blive underkastet Lægeeftersyn, naar de er ankommet fra smittefri Havn.

Den japanske Handelsflaade. Efter labelariske Oversigter i et fornylig udkommet japansk statistisk Arbejde bringer »Hamb. Nachr.« en Del interessante Oplysninger om Forhold angaaende den japanske Handelsflaade, og det fremgaar da heraf, at denne, baade hvad den oversøiske Fart og Farten paa de østasiatiske Havne angaar, har udviklet sig stærkt. Fra omtrent 350,000 Tons i 1895 er nemlig Tonnagen stegen til over 1,6 Mill. Tons i 1910. Stigningen i de sidste Aar af dette Tidsrum har dog ikke været saa stærk som i de første.

Dampfllaadens Tonnage 1910 var 1,233,785 i 2,518 Skibe; Sejlflaaden talte 6,337 Skibe med 412,850 Tons. Størstedelen af Dampere er paa over 1,000 Brutto Reg-Tons; i 1906 var der 321 Dampere paa over 1,000 Tons med en samlet Tonnage af 826,345 og i 1910 338 Dampere med 995,393 Tons.

Handelsflaaden støttes ved Subvention af Staten, og det samme er Tilfældet for den japanske Skibbygningsindustri Vedkommende, saa at Japan i saa Henseende bliver mere og mere uafhængig af Udlandet. Af moderne Staaldampskibe byggedes 1906 i Udlandet 197 og 143 i Indlandet, Tal, der i 1910 er henholdsvis 250 og 255. Den Tid er saaledes ikke fjærn, da der vil blive bygget flere japanske Dampere i Ind- end i Udland, og hertil vil en fra Juli i Aar højere Indførselstold paa i Udlandet byggede Skibe ligeledes hjælpe.

Skibsfartssubventionerne er fra 6,6 Mill. Yen om Aaret i 1901 blevet forøget til 11,8 Mill. Yen i 1910. Hvad de større japanske Dampskibsselskabers Udbytte angaar — Aktiekapitalen er i det sidste Tiaar stegen fra 40,7 Mill. Yen til 86,7 Mill. Yen — da er dette mindre gunstigt i de sidste Aar med Handelsflaadens talmæssige Fremskridt. Det er da væsentlig Statens Støtte, der har muliggjort Udbetaling af Dividende.

Skandinavisk Sølovs-konference. Fredag den 22. ds. sammentraadte i Kjøbenhavn en skandinavisk Konference til Udarbejdelse af Forslag til de Ændringer i de tre Landes Sølove, der er nødvendiggjorte ved de respektive Regeringers Tiltrædelse af de internationale Konventioner om Skibssammenstød og Bjergning. I Konferencen deltager: fra Norge: Professor, Dr. jur. Oscar Platou og Bureauef i Justitsdepartementet Rievertz; fra Sverig: Gesandt i Washington, Greve Ehrensvärd, Bureauef Gustav Appelberg og Assurancedirektør Einar Lange; fra Danmark: Professor, Dr. jur. L. A. Grundtvig og Direktør Carl Will.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, den 21. September. I Direktionsmødet i Dag for den norske Amerikalinie besluttedes det at forelægge for Selskabets Repræsentantskab i den nærmeste Fremtid Indstilling med Forslag til Kontrahering af Liniens første Skib.

(Ritz. Bur.).

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, den 22. September. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svendborg Søassurance hos Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for den norske Dampere »Falk« en Erstatning paa Kr. 23,127.44 i Anledning af et Sammenstød mellem nævnte Dampere og tremasted Skonnert »Cecilie« fra Rudkjøbing den 20. September 1910.

(Ritz. Bur.).

Kollision. Kjøbenhavn, 24. September. Norsk Damper »Ringhorn« af Berger, er i Nat ved 2-Tiden Øst for Middelgrundsfortet kollideret med Fuldskip »Karmø« af Skudesnæs. Damperen blev fyldt med Vand, men driver paa sin Trælast. Mandskabet blev af Lodsdamperen landsat ved Karantænestationen. En Mand af Damperens Besætning rantes ved Sammenstødet af den omstyrte Skorsten og fik en Arm brækket og nogle lettere Kvæstelser.

Sammenstødet var saa haardt, at »Karmø« blev sidende fast i Damperens Side. I Løbet af Søndag Formiddag blev begge Skibe slæbt ind paa grundet Vand ved Middelgrunden.

»Ringhorn« var paa Rejse fra Finland til Zaandam med Trælast, »Karmø« ballastet paa Rejse fra Dublin til Søderhamn. (»Ritz. Bur.«.)

Skoleskibet »Viking«. Skoleskibet »Viking« er den 23. ds. afsejlet fra Adelaide til Queenstown, Falmouth eller Plymouth for Ordre. Breve kan adresseres til det danske Konsulat, Falmouth.

Hvilken Vigepligt har en Damptrawler, der har Trawlen ude?

I Anledning af den i sidste Nummer gengivne engelske Sørætsdom i Sagen »Ragnhild«, anstiller »Shipp. Gaz.« følgende Betragtninger:

»Ved den fornylig afsagte Dom i Sagen »Ragnhild«, hvori Navigeringen af en Damptrawler under Arbejde blev behandlet, ytrede Dommeren, at han gik et Skridt videre end i Sagen »Grovehurst«. Det er derfor nødvendigt nøje at undersøge Dommen, saa meget mere som de Regler, hvorefter Trawlere — eller i det mindste Damptrawlere — skal rette deres Navigering, overfor andre Skibe aldrig er blevet klart og definitivt fastsat i Søvejsreglerne. I alle Samlinger af Søvejsregler lige fra den af 1863, har der med Hensyn til frit sejlene Sejl- og Dampskibe været fastsat Bestemmelser om, hvilke Lanterner der skulde føres, og hvilket Skib der skal holde af Vejen i de forskellige Tilfælde, og det har altid været en fast Regel, at det Skib, som ikke havde Vigepligt, skulde holde sin Kurs, eller sin Kurs og sin Fart, som det hedder i de senere Søvejsregler. Diskussion om, hvilke Lanterner der skulde føres af Damptrawlerne under Arbejde, var ikke noget nyt i 1880, og i Søvejsreglerne af samme Aar var der en Bestemmelse om særlige Lanterner for saadanne Skibe, men denne Bestemmelse blev suspenderet ved en Række »Orders of Council« (kongelige Anordninger). Derefter kom der i 1884 en »Order in Council«, som gav Trawlere, der har Trawlen ude, Valget mellem enten at føre de almindelige Lanterner eller særlige Lanterner, og endelig blev de særlige Lanterner gjort obligatoriske i 1906. I Løbet af hele denne Periode er der imidlertid ikke fremsat nogen Bestemmelse, som gør Rede for saadanne Trawlere og andre Sejl- eller Dampskibes gensidige Pligter med Hensyn til Navigeringen lige overfor hinanden, om end den nuværende Artikel 26, der bestemmer, at et Sejlskib skal vige for en fiskende Sejltrawler, blev indsat ved en »Order in Council« i 1896.

Ganske naturligt har der hersket en Del Uvished med Hensyn til en Damptrawlers Stilling, som er hæmmet af sin Trawl, og Domstolene har i flere Tilfælde maattet beskæftige sig med Spørgsmaalet. Som det var at vente, har disse Domme ikke været ganske overensstemmende med hinanden. Sagen »Grovehurst« i Fjor synes imidlertid at have bragt alle Tvivl til at vige. Appelretten stadfæstede i dette Tilfælde Admiralitetsrettens Dom, klarlagde hele Situationen og fastslog den Bestemmelse, at naar et Dampskib, som er beskæftiget med Trawling, viser de sær-

lige Lanterner, som blev gjort obligatoriske i 1906, saa var det en Meddelelse om, at der var saadanne særlige Forhold til Stede, som omhandles i Søvejsreglernes Artikel 27, og at Trawleren saaledes var ude af Stand til at adlyde Artikel 19, og derfor lagde Pligten til at vige over paa det andet Skib (en Damper, der krydsede Trawlerens Kurs). Hvad der var Damptrawlerens Pligt fremgik imidlertid ikke med Klarhed af denne Dom. Det blev ikke fastslaaet, om den kun skulde holde sin Kurs, eller sin Kurs og Fart, og om den i saa Tilfælde ikke desto mindre, hvis Faren blev overhængende, havde en Pligt til, i Følge Anmærkningen til Artikel 21, at foretage de Manøvrer, som bedst vilde kunne afværge en Kollision. Trawleren havde i dette Tilfælde holdt sin Kurs og Fart indtil lige før Kollisionen, da den stoppede sin Maskine, og den blev frikendt. Det synes saaledes at være afgjort, at Trawlerens eneste Pligt var at holde Kurs og Fart.

»Ragnhild« Sagen synes i alt væsentligt at være en lignende Sag som »Grovehurst« Sagen, kun med den Forskel — hvis det i det hele taget er nogen egentlig Forskel — at medens Trawleren i »Grovehurst« Sagen stoppede sin Maskine i sidste Øjeblik, saa stoppede »Easington«, den Trawler, der blev løbet i Sænk af »Ragnhild«, ikke sin Maskine. Denne Omstændighed synes Dammeren at have haft for Øje, da han frikendte »Easington« og sagde, at han gik et Skridt videre end i »Grovehurst« Sagen. Han siger, at det følger af Dommen, at dersom det Skib, der nærmer sig, har en ufravigelig Pligt til at vige af, saa følger deraf, at Trawleren ikke skal gøre andet end holde sin Kurs og sin Fart, i Følge Artikel 21. Samtidig anfører Dommeren dog længere fremme i sin Dom den mulige Pligt, som synes at fremgaa af Anmærkningen til Artikel 21, til at foretage noget i det sidste Øjeblik, hvis det er muligt, for at undgaa Kollisionen.

Dette synes mere at være et Spørgsmaal om Sømandsskab end et Paabud. Pligten til at holde Kurs og Fart er det afgørende med Hensyn til den rette Forstaaelse af Reglen, men hvis det at mindske Farten i det sidste Øjeblik utvivlsomt vil hjælpe til at undgaa Kollisionen, vilde godt Sømandsskab dog nok fordre, at man gjorde det. Saaledes som Dommen er faldet, synes det imidlertid at være det sikreste at holde Kurs og Fart lige til det sidste, med mindre det er ganske tydeligt, at det, at mindske Farten, vil give den eneste Chance for at undgaa Kollisionen eller til at mindske Stødet, hvis den er uundgaaelig.

Faresignaler.

Vi har modtaget følgende:

Efterhaanden som Undervandsbaadenes Antal tiltager, forøges Antallet af de Faresignaler, som Søfarende skal tage Hensyn til, i en betænkelig Grad og paa en Maade, der ved deres Uensartethed rummer en Fare for højst beklagelige Uheld.

I Følge »Notices to Mariners« af 1. September d. A. har efternævnte Nationer vedtaget følgende Signaler, der vises fra til Stede værende Orlogsmænd, som Oplysning om, at der i Nærheden manøvrerer Undervandsbaade, hvis Plads ikke nøjagtig kan angives, og som de Søfarende derfor maa vige tilstrækkelig langt af Vejen for.

D a n m a r k. Ledsagedamperen fører paa et synligt Sted to røde Flag, det ene én Meter under det andet.

E n g l a n d. Ledsagedamperen fører paa Mastetoppen et stort, rødt Flag.

N o r g e. Ledsagedamperen fører et firkantet, rødt Flag.

T y s k l a n d. Ledsagedamperen fører to røde Flag med én Meters Mellemrum.

R u s l a n d. Ledsagedamperen skal paa Mastetoppen

føre en rød Kugle og derunder et rødt trekantet Flag, hvori et hvidt V med den øverste Del ind mod Stangen.

Frankrig. Naar Undervandsbaade manøvrerer ved angivne Signalstationer, hejses paa disse et firkantet Flag med en gul og en rød horisontal Stribe — i »Efterretninger for Søfarende« er fejlagtig angivet rødt og gult Flag. Ledsagedamperen fører samme Flag over Forenden og en hvid Kugle agter i Stedet for Nationalflag. Under Manøvrer fører Baadene det gule og røde Flag forude samt Nationalflag agter. Naar Undervandsbaadene ankrer i eller ved Handelshavne, fører de, foruden de almindelige hvide Ankerlanterner, to røde Lys over et hvidt Lys, horisontal Afstand seks Fod.

Japan. Ledsagedamperen fører to store røde Flag, og angiver om nødvendigt Undervandsbaadens Retning ved Signalfag.

Der er en Mulighed for, at flere søfarende Nationer har vedtaget lignende specielle private Signaler for deres Undervandsfartøjer — det vil sige, for usynlige Farer, der uden Tvivl maa være ensartet over hele Verden, og som derfor paa en hensigtsmæssigere Maade kunde afmærkes med et og samme Signal.

Variation har sine Fordele, men i dette Tilfælde synes det paafaldende, at de i Sagen specielt interesserede Avtoriteter ikke betænker, at jo flere Signaler Navigatorerne skal huske paa, desto mindre Sandsynlighed er der for, at deres Tanker netop altid er optaget af det specielle Signal, der angiver Faren for at paasejle den Nations Undervandsbaade, som manøvrerer under Vandfladen i deres Kursretning. De burde vist ogsaa kunne tænke sig den Mulighed, at ikke alle vagthavende Befalingsmænd er bekendt med saadanne Oplysninger, selv om de har været offentliggjort paa almindelig Maade. I ethvert Tilfælde kan alle disse Signaler ikke anføres som Bevis paa, at Omsorgen for disse Skibe staar i et passende Forhold til Værdien af dem og de Mennesker, de medfører.

Det synes mærkeligt, at danske Avtoriteter netop har valgt et af Verdens mest befærdede Farvande som Manøvreplads for Undervandsbaade; mange Navigatorer er af den Mening, at f. Eks. Begtrupvig, Knebelvig eller Bunden af Kaløvig vilde være hensigtsmæssigere, fordi Trafikken dér ikke vil blive tilnærmelsesvis saa meget forulempet af dem.

Der vil antagelig med Tiden blive vedtaget internationale Signaler for saadanne Fartøjers Bevægelser under Vandfladen, om ikke før saa efter en stor Ulykke, og det maa haabes, at saadanne Signaler kan findes uden at forøge de alt bestaaende Faresignalers Antal. Der er ingen Tvivl om, at det paa en fuldt ud hensigtsmæssig og praktisk Maade kan ske ved det Signal, der i Almindelighed vises fra Vragskibe, ved under en horisontal Raa at hejse tre sorte Kugler anbragt saaledes, at én Kugle vises fra den Raanok, der vender ind mod en Forhindring for Skibsfarten og to Kugler under den Raanok, der er vendt mod Farvandet, hvor Handelsskibe frit kan passere. Endskønt dette Signal er meget vigtigt, og det anvendes af flere søfarende Nationer, saa er det dog ikke endnu optaget i de internationale Søvejsregler. Kan Undervandsbaadene give Anledning til, at dette sker, da vil de derved bidrage væsentligt til den almindelige Sikkerhed paa Søen.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i den forløbne Uge sluttet flere lønnende Fragter med et yderligere Tillæg fra forrige Uge, saavel for Træ, Tjære som Havre, ligesom Markedet endnu er fast fra de fleste Lande; men det maa beklages,

at enkelte Redere enten ikke har tilstrækkelig Kendskab til Markedets Standpunkt eller ikke tilstrækkelig stiv Rygrad til at holde imod. Bottenhavet har endnu tilstrækkelig med Laster for den lille, prompte Tonnage saavel til England som til Kontinentet. Tyskland og Rusland ligger uforandret med Korn og Trælaster, hvoraf Libau dog byder noget lavere for Havrelaster til Bottenhavet; Danmark har flere Kornlaster med lidt højere Fragt end forrige Uge; Vestsverig og Østnorge ligger ligeledes uforandret gunstig, dog kun med faa Islaster.

Returfragter Vest fra er fremdeles tilfredsstillende for Kul og Clay, men kun faa Foderstoffer. Raterne for Kul fra Østkyst er £ 8 à £ 9,10 efter Størrelse og Losseplads med ret god Ekspedition, og Udsigterne er fremdeles for fast Marked.

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet for Nordtysklands Vedkommende været alt andet end tilfredsstillende i den forløbne Uge. Medens Königsberg er højere stemt og har sluttet $5\frac{1}{2}$ M., har de fleste andre tyske Pladser næsten været blottet for Laster; i Stralsund ligger saaledes Skibe uden at kunne blive placeret. En Forandring heri vil vel næppe ske før efter 1ste Oktober. Sverige er nærmest uforandret dog med færre Trælaster. Halmstad noterer bl. a. nu til Stettin og Lübeck $3\frac{1}{2}$ M. fra Havnen. Norge har kun Feldspath til Stettin 5 M. og noterer Gaden til Rendsborg 5 M. Danmark har fra Provinserne atter haft nogle Byglaster til Kjøbenhavn 10—11 Øre, Hamburg 3 M., Holland 8 M., og fra Kjøbenhavn, hvor det stadig er knapt med Tonnage, sluttedes for Hvede til Trelleborg 10 Øre, Svendborg 11 Øre, Sojagaker, Svanke i 13 Øre. I denne Uge ventes atter Hvededamper med nogle Omladninger til danske og svenske Havne.

Generalforsamlinger.

Helsingørs Jernskib- og Maskinbyggeri

holdt den 22. ds. Generalforsamling her i Byen under Ledelse af Overretssagfører P a l u d a n.

Bestyrelsens Formand, fhv. Maskindirektør B u s s e, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Det nu afsluttede Driftsaar har atter haft et ret utilfredsstillende Forløb, fordi den Værftet tilførte Arbejdsmængde i den første Del af Aaret ikke var stor nok til at udnytte vort Anlæg. Ganske vist har de gunstigere Konjunkturer bevirket, at saavel Lysten til at bygge som Tilbøjeligheden til at lade foretage Reparationer og Eftersyn har været større hos Rederne i Aar end i Fjor, men dels naaede Virkningerne heraf os altsor sent hen i Driftsaaret, og dels har den mellem Værfterne herskende skarpe Konkurrence medført meget lave Priser.

Omsætningen har i Aar været Kr. 1,845,605.28 mod Kr. 2,073,948 i Fjor, til Trods for, at Værftet i Fjor afleverede seks ny Skibe, medens man i Aar kun har afleveret et eneste, et andet blev afleveret kort efter Driftsaarets Afslutning; Omsætningen ved Reparationsarbejde var derimod større end i Fjor. Driftsomkostningerne blev nedbragt fra Kr. 338,283.47 i Fjor til Kr. 319,062.17 i Aar.

Brutto-Overskudet, der forrige Aar var Kr. 476,203.95, er i Aar vokset til Kr. 560,656.76, og medens Aaret forud gav et Underskud af Kr. 12,500.57 uden Afskrivninger, der blev afholdt af Reservefondet med Kr. 80,000, har dette Aar givet et N e t t o v e r s k u d af Kr. 101,367.54, som hovedsagelig er benyttet til Afskrivninger paa Værftets Aktiver.

Posten »Diverse Debitorer« er vokset ret betydeligt, til Kr. 746,632.91, hvilket har sin Grund i den stærke Ophobning af Reparationsarbejde mod Driftsaarets Slutning, hvoraf følger, at en Mængde ubetalte Regningskrav gaar over i det ny Aar. Store Summer er imidlertid indgaaet herpaa efter den 1. Juli.

Efter indhentede Oplysninger har man besluttet at foreslaa afskrivning af Kr. 239,321.26 paa vore Tilgodehavender hos de Fiskerske Dampskibsselskaber og hos Kjøbenhavns Fiskeforsyning, hvilken Afskrivning afholdes af Reservefondet, der herefter gaar ned til Kr. 269,777.60.

Af Regnskabets forskellige Anførsler skal fremhæves, at Kassekrediten er gaaet ned fra Kr. 1,300,195.32 i Fjor til Kr. 872,359.94 i Aar. Rentekontoen er gaaet op fra Kr. 86,704.34 i Fjor til Kr. 89,477.26 i Aar. Det maa blive Ledelsens Bestræbelse i de næste Aar yderligere at nedbringe Gælden.

Værftet har gennemsnitlig i 1910—11 beskæftiget 648 Arbejdere, og ved Aarets Slutning var Styrken 824 Mand.

Ved Driftsaarets Slutning havde fem Skibe under Bygning og i Bestilling.

Med disse Arbejder paa Haanden og med Henblik paa den Bedring,

der har fundet Sted i Dampskibsfarten, gør man sig Haab om yderligere at kunne konsolidere Værftet i det ny Driftsaar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer L. Nissen genvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Marie, 3/m. Skonnert af Thurø, kom den 22. ds. paa Rejsen til Nordmaling i Ballast paa Grund paa Nordre Rønner ved Læsø. Svitizers assisterede Skibet flot og ind til Frederikshavn for Undersøgelse.

Carla, dansk Barkskib, er strandet ved Wanganui (Ny Zeland) og bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen er reddet.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det østasiatiske Kompagni. Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Bintang pass. Perim 21./9. for hjemg. — Samui afg. Sabang 16./9. for hjemg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 22./9. — Pangan ank. Singapore 22./9. for udg. — Chumpon afg. Genua 24./9. for udg. — Arabien pass. Perim 13./9. for udg. — Indien pass. Malta 21./9. for hjemg. — Kina afg. Hankow 23./9. for hjemg. — Tranquebar afg. Kobe 22./9. for udg. — Cathay ank. Frederiksstad 23./9. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 23./9. for udg. — St. Jan afg. Paramaribo 21./9. for hjemg. — St. Croix ank. Rotterdam 24./9. for hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 18./9. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 23./9. — Russ, Petersen, afg. Petersborg 16./9. til Bordeaux. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 24./9. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 22./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Manchester 15./9. til Campbellton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 18./9. til London. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./9. til Barrow Head f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New Mills 15./9. — Newa, Dahl, ank. Garston 29./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Archangel 24./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 20./9. — Elna, Rathje, ank. Arzew 24./9. — Therese, Pedersen, afg. Calais 24./9. — Simone, Møller, ank. Tynen 23./9. — Jeanne, Olsen, ank. Neder Kalix 23./9. — Vera, Larsen, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Lagesen, afg. Burntisland 19./9. — Anine, Leth, afg. Tynen 21./9. — Kamma, Løffer, afg. Umeå 12./9. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 22./9. — Dagny, Thorkildsen, afg. Antwerpen 23./9.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Dartmouth 17./9. — Amalienborg afg. Hull 20./9. — Anna Mærsk ank. Brahestad 18./9. — Brattingsborg pass. Nordkap 18./9. — Børglum afg. Huelva 20./9. — Chassic Mærsk ank. Petersborg 20./9. — Dausborg ank. Ny Karlahy 16./9. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 16./9. — Esrom ank. Geelung 27./8. — Flynderborg ank. Grangemouth 18./9. — Fredensborg afg. Kristinestad 20./9. — Frederiksborg ank. Memel 19./9. — Guldborg ank. Sunderland 17./9. — Gurte ank. Huelva 16./9. — Hammerhus pass. Norfolk G./9. — Harrildsborg ank. Grangemouth 19./9. — Hundborg afg. Rouen 19./9. — Høneborg ank. Rotterdam 19./9. — Jelling pass. Ushant 19./9. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 21./9. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jægersborg ank. Newcastle 15./9. — Kallundborg ank. Rotterdam 18./9. — Kalo ank. Huelva 15./9. — Klampenborg afg. Blyth 20./9. — Kronborg ank. Santiago 4./9. — Lejre pass. Algiers 20./9. — Lilleborg ank. Marseilles 17./9. — Marselisborg ank. Hull 9./9. — Næsborg afg. Bergen 18./9. — Peter Mærsk ank. Methil 18./9. — Randelsborg ank. Odense

19./9. — Rosenborg afg. Trångsund 21./9. — Silkeborg ank. Kronstadt 9./9. — Skakkeborg pass. Skagen 21./9. — Skanderborg ank. West Hartlepool 11./9. — Skjoldborg afg. Kjøbenhavn 20./9. — Skodsborg ank. London 19./9. — Spigerborg ank. Kronstadt 17./9. — Stegelborg ank. Archangel 18./9. — Stjerneborg ank. Yxpila 18./9. — Søborg ank. Newport Mon 18./9. — Taaruborg pass. Kjøbenhavn 21./9. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 20./9. — Ulfborg afg. Rouen 20./9. — Uranienborg ank. Huelva 20./9. — Visborg pass. Kjøbenhavn 21./9. — Vordingborg pass. Skagen 18./9. — Ørkild pass. Pera 16./9.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Råfsø 23./9. til Trångsund. — Nautik, N. Nielsen, ank. Bandholm 23./9. — Nordsoen, Gram, ank. Bristol 22./9. — Nexos, Basse, ank. Tarragona 23./9. — Ellen, Hansen, pass. Hirtshals 23./4. for Mariager. — Fylla, Brinck, pass. Coreubian 19./9. for Casablanca. — Gerda, Iversen, afg. Sevilla 21./9. til Almaria. — Hebe, Gregersen, pass. Brunsbüttel 20./9. for San Feliu de Guixoles. — Inger, Schiff, afg. Methil 23./9. til Esbjerg. — Johanne, Thøgersen, ank. Wasklot 22./9. — Karla, K. Nielsen, afg. Stettin 19./9. til Torneå. — Laura, Pedersen, ank. Karlskrona 23./9. — Marie, Jessen, afg. Wearmouth 20./9. til Åbo. — Olga, Christensen, ank. Granton 22./9. — Cito, Jepsen, ank. Almeria 22./9. — Bodil, Uldall, afg. Llanelly 19./9. til Königsberg. — Nerma, Mikkelsen, afg. Trångsund 21./9. til Tarragona.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 20./9. for Göteborg. — Nelly, Clausen, ank. Nystad 20./9. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 21./9. for Helsingborg. — Lilly, Nielsen, ank. Wasa 22./9. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 19./9. for Gijou. — Dagny, Sørensen, ank. Barcelona 19./9. — Mary, Bang, ank. Chantenay 22./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Petersborg 17./9. — Freja, Nielsen, ank. Akureiry 19./9. — Vera, Thing, pass. Kjøbenhavn 18./9.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Petersborg 20./9. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 23./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Burntisland 21./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 23./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Trångsund 21./9. — Skinfaxe, Theilland, afg. Libau 23./9. til Drammen. — Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 22./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Aalborg 23./9. — London, Bom, ank. Petersborg 21./9. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 22./9. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerburg 23./9. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 21./9. til Dordrecht. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Lübeck 21./9. til Petersborg. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 13./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. West Hartlepool 23./9. — Sjælland, Svarrer, afg. Königsberg 20./9. — Agnete, Dam, afg. Danzig 22./9. — Hermia, Farup, ank. Rotterdam 24./9. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 24./9. — Helene, Sørensen, afg. Petersborg 20./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 24./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 23./9. — Valborg, Hansen, ank. Boness 23./9. — Gunhild, Hansen, afg. Kristiania 22./9.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Luleå 16./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Sundsvall 20./9. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 23./9.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Libau 24./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Burntisland 20./9. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 24./9. — England, Andersen, afg. Rotterdam 21./9.

Sejlskibe.

Æro. Mette, Poulsen, ank. Kristiania 20./9. — Bertha, Madsen, ank. Holbæk 21./9. — Christine, Rasmussen, ank. Helsingør 21./9. — Fremad, Hansen, ank. Pwllhelly 21./9. — Hydra, Christensen, ank. Burntisland 21./9. — Elsa, Boye, ank. Haderslev 21./9. — Majus Bay, Østermann, ank. Randers 21./9. — Ofelia, Clausen, ank. St. Johns N. F. 21./9. — Valborg, Johansen, ank. West Wemyss 21./9. — Minde, Rasmussen, ank. Horsens 21./9. — Vega, Hansen, ank. Drøbak 22./9. — Dorteia, Boye, ank. Wemyss 21./9. — Thor, Kromann, pass. Prawl Point 21./9. for Hamburg. — Heimdal, Staugaard, er afg. Trångsund til Littlehampton. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Umeå 22./9. — Peter, Hansen, ank. Rønne 23./9. — Yrsa, Hansen, afg. Labrador 23./9. til Gibraltar f. O. — Marie, Petersen, ank. Drammen 22./9. — Hans, Knudsen, ank. Hamburg 23./9.

Nordby-Fanø. Thora, Thomsen, ank. Makassar 2./9.

Sønderho-Fanø. Martha, Fischer, ank. Hamburg 21./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. September 1911. — Hvilken Vigepligt har en Damptrawler, der har Trawlen ude? — Faresignaler. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledelyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fode) Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidtorfirna til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Udbygning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 262 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærmero Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genindføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staaletskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebølt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforføden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slots 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Næse.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kultursynning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{4}$ ', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværks-højden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lodsen skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanspor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanspor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanspor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre fornaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe-Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerens Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværksvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlf.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekvipering
og
Provianteringsforretning,
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Snuggsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harjäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbåde er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv. handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klases
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 75.

Kjøbenhavn, Fredag den 29. September 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063
 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanges af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.



Tekn. Maskinhandel.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlavej, Frilhavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbueger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Maz.	Compositioner	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve	Telefon 5601
	Jærn-, Staal- og Træskibsbunde		til Bunkers og Lastrum	
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •		

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4108.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon f 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 f 6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
 Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserveres

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kædkonserveres, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 110.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
ansøger sig med alt til Faget henhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

NORDENS COMPOSITIONER CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsensgade 19. Telf. Øbro 1030.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

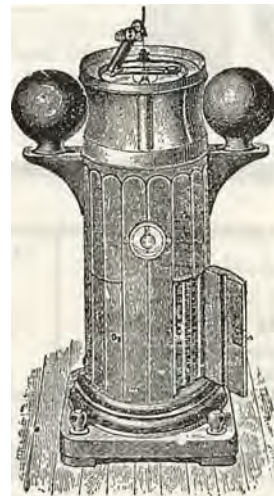
AzimutInstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaact)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forsterrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 29. September 1911.

Skibbyggeriet i Sverige. I en Rapport for Aaret 1910 skriver den britiske Konsul i Göteborg, i Følge »Shipp. Gaz.«, at den svenske Skibbygningsindustri har befundet sig i en stagnerende Tilstand i de sidste tredive Aar, som den ikke synes at kunne komme ud over uden ved en kraftig Hjælp. I Midten af Aarene 1880—90, da en alvorlig Nedgang først blev følelig med Hensyn til Bygningen af ny Tonnage, blev henvend en Tredjedel af den fornødne ny Tonnage leveret fra svenske Skibsværfter, medens blot to Aar tidligere det omvendte var Tilfældet, d. v. s., at den indførte Tonnage udgjorde den Gang kun omtrent en Tredjedel af den fornødne ny Tonnage. Efter den Tid er Forholdet imidlertid blevet endnu værre, saaledes at f. Eks. i Aaret 1909 naaede den i Sverige byggede merkantile Tonnage kun en Tiendedel af den indførte Tonnage. Aaret 1910 kan dog opvise et noget bedre Resultat i denne Henseende. I Følge en foreløbig Statistik for dette Aar, er der i det bygget 32 Skibe med en samlet Brutto Tonnage af 11,557 Tons i Landet, medens 57 Skibe, med en samlet Brutto Tonnage af 37,901 Tons blev indført fra Udlandet i samme Tidsrum. Af de sidstnævnte Skibe repræsenterede omtrent 23,000 Tons nybyggede Skibe og c. 14,000 Tons ældre Skibe, hvilke Tal viser, at Importen til Sverige af ældre Skibe var betydelig mindre end Importen af ny Skibe.

Fra Direktøren for Sø kort - Arkivet har vi modtaget følgende:

I Anledning af nogle Bemærkninger fra en Skibsfører i Deres ærede Blad af 26. ds. udbeder jeg mig Plads for nedenstaaende:

Skibsføreren har fuldstændig Ret i, at Forandringer i Fyrbelysningen m. m. bør bringes til de Søfarendes Kundskab i god Tid. Sø kort - Arkivet gør sig ogsaa en hver Umage for, at dette kan finde Sted; men i det nævnte Tilfælde, der heldigvis hører til Sjældenhederne, var det umuligt, da den finske Efterretning om Udlægningen først kom hertil ind i September, medens Fyrskibet med den forandrede Belysning alt var udlagt den 23. August. At vi ikke har nølet med Udstedelsen af Bekendtgørelsen i »Efterretninger for Søfarende« vil ses af, at vor udgik den 13., medens den svenske udgik den 14. og den tyske den 16. September.

Efterretningen om, at Sørgaddens og Nordhvalens Lystønder ikke var paa Station, havde Sø kort - Arkivet modtaget gennem Skrivelse fra Føreren af Dampskibet »T. M. Werner«, der passerede Stedet den 26. August.

Jeg skal i Anledning af Skibsførerens Artikel henlede Opmærksomheden paa, at det vil være i Sagens Interesse, om Besværgelser over Kort, »Efterretninger for Søfarende« m. m. maa blive tilstillet Sø kort - Arkivet med Navns Underskrift. Arkivet skal da handle paa bedste Maade, for at Fejlen kan blive rettet eller bekendtgjort; anonyme Bladartikler kan der derimod ikke tages Hensyn til.

C. Bloch.

En ny Kornhavn ved Odessa. Gennem en længere Aarrække har der været arbejdet ivrigt paa at faa Odessa's Havn forbedret, skriver »Hamburger Fremdenblatt«, og det er nu endelig lykkedes at formaa det russiske Handelsministerium til at forelægge Rigsdumaen et Lovforslag i denne Retning. Om Nødvendigheden af Forbedringer hersker der ingen Tvivl. I Løbet af de sidste tredive Aar er Odessas Handelsomsætning vokset til det tredobbelte, medens Havneforholdene er de samme, som de var i 1880'erne. Odessa har nu en aarlig Korneksport af omtrent 150,000,000 Pud. Hverken Kajer, Pakhuse eller Kraner er store nok efter de Fordringer, som stilles til dem. Det har allerede længe vist sig, at Kajpladsen er

for indskrænket, hvoraf Følgen ofte har været ekstra Udgifter ved at bringe Godset i Lægtene. Allerede for snart lyve Aar siden blev der rejst en Agitation for Bygningen af en ny Korn-Havn. Imidlertid er andre russiske Havne, særlig ved Sortehavet og det Azovske Hav blevet betydelig udvidede, saa Odessa har god Grund til at frygte Konkurrence fra disse Rivalers Side. Forbedringen af Odessas Havn er ikke alene en Sag, som interesserer russiske Handels- og Søfartskredse, men ogsaa talrige fremmede Selskaber, hvis Skibe besejler Havnen, hvorfor det er et almindeligt Haab, at det Forslag, som nu er blevet forelagt Rigsdumaen, snart maa blive ophøjet til Lov.

Traadløs Telegrafering over lange Afstande. Da en Dampner »Karooa« var ud for Kap Naturaliste i Vest-Australien, den 26. Juli d. A., udsendte Telegrafisten Signalet »C. Q.« Straks derefter modtog Dampneren Svar fra Bestyreren paa den traadløse Station paa Cocos Island i omtrent 2,100 Sømil Afstand, tværs over det Indiske Ocean. Derefter fulgte en Udveksling af Meddelelser i Løbet af nogle Minutter. Hændelserne fra forskellige Afsnit af »Karooa's« Rejse blev desforuden meddelt ved Telegrammer fra og til Postdamperne »Marmor«, »India« og »Ormuz« i Afstande, der varierede fra 1,000 til 1,500 Sømil.

Skibsfarten paa Sydamerika. London, den 27. September. »Shipping Gazette« meddeler, at den bestaaende Skibsfartspool for Udvandringstrafikken paa Sydamerika ikke straks vil blive ophævet, da de engelske og de udenlandske Selskaber har erklæret sig villige til at arbejde videre paa det bestaaende Grundlag til Slutningen af næste Aar. Man venter imidlertid, at Forhandlingerne derefter vil blive afbrudt, da de deltagende Selskabers Krav er for afvigende fra hverandre.

(»Ritz. Bur.«.)

Dokarbejderstrejker i England. London, den 26. September. I Dokkerne i London er der atter indtraadt Forstyrrelse i Arbejdsforholdene, idet 500 Arbejdere har erklæret Strejke. Situationen synes at blive alvorligere. Sagen vil blive forelagt Handelsministeriet. Arbejdernes Repræsentanter erklærer, at Dokerne ikke tager Hensyn til den ved sidste Strejke afsagte Voldgiftskendelse.

Middlebro, den 27. September. 400 Dokarbejdere har i Dag erklæret Strejke som Tegn paa Sympati med nogle Dokarbejdere, der er bleven afskediget, fordi de nægtede at underkaste sig Lægeundersøgelse. Syv Skibe er derved standset.

(»Ritz. Bur.«.)

Kanadisk Søretsdom.

To Certifikater kasseret.

Den 8. August d. A. behandlede Søretten i Quebec en Kollisionssag mellem to Dampere, »General Wolfe« og »Aranmore«, som fandt Sted om Morgenen den 28. Juni, paa Murray Bugten i St. Lawrence Floden, og havde til Følge, at »General Wolfe« sank, medens »Aranmore« kun led mindre Skade.

Der er ved denne Sag det heldigvis enestaaende Tilfælde, at det ene Skibs Fører, første Styrmand og Rorgænger straks efter Kollisionen flygtede fra deres Skib og overlod det, med Passagerer og Besætning, til sin Skæbne med Roret haardt i Borde i Styrbords Side og

Maskinen gaaende frem med fuld Kraft, saaledes at Damperen beskrev en Cirkel og paany kolliderede med det andet Skib, som dog heldigvis heller ikke herved tog nogen videre Skade.

Føreren af »General Wolfe«, den Mand som forlod sit Skib, forklarer Sagen saaledes:

»General Wolfe« var en staalbygget Skruedamper paa 774 Brutto-Reg.-Tons med 23 Mands Besætning. Den medførte 31 Passagerer, hvoraf de fleste var Kvinder og Børn, og var bestemt til Quebec. Vejret var afvekslende klart og taaget. Da Skibet havde passeret Kap Salmon, forlod Kaptajnen Broen en Tid. Efter at være vendt tilbage, saa han et Lys paa Styrbords Side, og medens 1ste Styrmand, som havde Vagten, ansaa det for at være Goose Cape Fyr, iagttog Kaptajnen det dog nøjere og kom til den Overbevisning, at det var et Skibs Topplanterne. Derefter gav han Ordren »haardt Styrbord« og gik frem med fuld Fart. Uagtet Taagen i det Øjeblik var tyk og tæt, blev der ikke givet noget Signal til Advarsel for det andet Skib, og med Roret Styrbord og Maskinen paa fuld Fart fremad tørnede Skibene sammen, idet »Aranmore« ramte »General Wolfe« agten for Maskinrummet. I dette Øjeblik blev sidstnævnte Skibs Kaptajn, i Følge hans egen Tilstaaelse, grebet af Rædsel, hvorfor han forlod Skibet og sprang over paa Dækket af »Aranmore«. Det samme gjorde 1ste Styrmand, som havde Vagten, fulgt af Rorgænger. »General Wolfe« fortsatte derfor sin Fart i en fuldstændig Cirkel, med Broen forladt og uden Rorgænger, og endte med, som nævnt, at tørne mod »Aranmore«s Bagbords Bov.

»General Wolfe«s 2den Styrmand, der var til Køjs, vaagnede ved Sammenstødet, skyndte sig op paa Dækket, beordrede Baadene ud og assisterede ved Redningsarbejdet sammen med »Aranmore«s Baade, som ogsaa var sat ud. Da Vejret var stille, lykkedes det at redde alle Mand, baade Passagerer og Besætning.

»Aranmore«s Kaptajn forklarede, at hans Skib var en Jerndamper paa 1,669 Brutto Reg.-Tons med 27 Mands Besætning, som gik i Postfart mellem Quebec og forskellige Kystbyer. Den havde baade Gods og Passagerer om Bord. Nogen Tid førend Kollisionen, havde Vejret været saa klart, at man kunde se de forskellige Fyr i en betydelig Afstand. Straks efter Kollisionen beordrede han Baadene ud for at komme den anden Damper til Hjælp, hvilket ogsaa lykkedes paa Grund af det gode Vejr.

Søretten afsagde følgende Dom:

»Efter at Retten nøje har taget de anførte Kendsgerninger i Betragtning, kan den udtale sin Paaskønnelse af »Aranmore«s Førers sømandsmæssige Optræden efter Kollisionen ved at dirigere Redningsarbejdet, men han burde, saa snart han saa den anden Dampers usikre Kurs, have mindsket sit Skibs Fart og slaaet fuld Kraft »Bak«. Da han gav denne Ordre, var det for sent til at have nogen Virkning, da det først skete samtidig med Kollisionen. I denne Henseende har han vist Forsømmelse, men i Betragtning af hans resolute Optræden efter Kollisionen og hans hidtidige gode Vidnesbyrd, vil Retten indskrænke sig til at give ham en Reprimande. Med Hensyn til »General Wolfe«s Fører og 1ste Styrmand, som har forsømt den Pligt, der i umindelige Tider har været en Sømands første Pligt, at tage Vare paa sit Skib, da har de efter Rettens Mening gjort sig skyldig i utilbørligt Kujoneri, og den Handling, de har foretaget ved at bringe sig selv i Sikkerhed og overlade dem, der var betroet til deres Varetægt, til deres Skæbne, kan ikke dømmes strængt nok. Dette Skibs Fører og 1ste Styrmand er derfor efter Rettens Mening uværdige til at regnes mellem Sømand, hvis uforfærdede Optræden er blevet et Ordsprog. De skal derfor slettes af Listerne og deres Certifikater kasseres for stedse.«

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Lossepris for Kul. — Fortolkningen af »current rate«.

Foreningen gengiver nedenfor et Uddrag af en af Søretten i Holmestrand afsagt Dom, hvoraf man vil se, at Udtrykket »current rate« stadig giver Anledning til Stridigheder. Det kan forstaaes og bliver forstaaet paa forskellige Maader, medens en fast Pris indført i Stedet for »current rate« afskærer Strid om, hvad der betales for Losning. Uddraget af Dommen taler forøvrigt for sig selv. Det lyder som følger:

1. Artikel 14 i Certepartiet lyder: »Consignees to effect the discharge of the cargo, steamer paying current rate (overstreget: 45 Øre) pr. ton of 20 cwt. and providing only steam, steamwinches, winchmen, gins and falls«. Citanten oversætter dette uden Modsigelse saaledes: »Modtageren har at besørge Losningen, mod at Dampskibet betaler sædvanlig Rate pr. Ton af 20 cwt., og kun betaler for Damp, Dampwincher, Winchmænd, Hejsenhjul og Løbere«. Tvisten gælder, om Udtrykket »current rate« betyder den i Holmestrand sædvanlige Betaling, og om denne indbefatter Kurve og Tovværk, som af Indstævnte er fratrukket Citantens Tilgodehavende med Kr. 73.70.

Om »current rate«.

Citanten har fremlagt en Udtalelse fra Kristiania Kulimportørers Forening, hvorefter der med »current rate« altid menes et bestemt Beløb pr. Ton, og at Raten i Kristiania er 50 Øre pr. Ton, i de andre Byer ved Kristianiafjorden og vistnok Holmestrand 50 Øre pr. Ton, og at Foreningen anser den skete Belastning med Kr. 73.70 for uberettiget uden særlig Aftale. Indstævnte har benægtet Udtalelsen for Holmestrands Vedkommende og bemærket, at det ikke vedkommer nærværende Forhold, at den samme Losning koster 50 Øre pr. Ton i Kristiania og noget mere eller mindre i Drammen og andre Byer.

Retten finder det bevist, at det i Holmestrand er almindeligt, at Skibet for at bringe Kullene til Lønningen betaler 50 Øre pr. Ton og desuden Udgiften til Kurvene.

Da Skibet efter Art. 12 i Certepartiet skal bære alle Udgifter ved at bringe Kullene til Lønningen, og Ladningsmodtagerne efter Art. 14 alene skal besørge Losningen mod en Godtgørelse, antager man, at »current rate« i Art. 14 maa forstaaes som den i Holmestrand almindelige Betaling for dette Arbejde. Det er paa det Rene, at Losseudgifterne er noget forskellige i de forskellige Havne. En Reder maa som Regel, før han slutter Fragtkontrakt, hvorefter der skal losses i en ham ukendt Havn, skaffe sig Oplysninger om, hvilke Udgifter der paaløber ved Losningen af Kul i den enkelte Havn. Retten antager, at Rederen under disse Omstændigheder er nærmere til at skaffe sig Oplysning, om Kurvehold i den enkelte Havn gaar ind i det Beløb, som betales pr. Ton, end Købmanden til at gøre opmærksom paa det. At Art. 14 fortsætter: »and providing only steam, steamwinches, winchmen, gins and falls« kan Retten derimod ikke tillægge afgørende Vægt.

Om Rigsforsikringspræmie Kr. 7.29.

Det er paa det Rene, at den omstridte Præmie Kr. 7.29, er betalt for de af Havnearbejderforbundets Folk, som arbejdede ved Kullosningen om Bord i Skibet.

Endvidere er det paa det Rene, at Holmestrands Havnearbejderforbund ikke af Rigsforsikringsanstalten behandles som forsikringspligtigt Arbejdsforbund. Det er bevist, at Tilsynsmanden for Rigsforsikringsanstalten i en Række Aar har modtaget Forsikringspræmien af Skibene 3: af Redernes Repræsentanter. Retten antager, at dette Arbejde er udført for Skibet jfr. Søfartlovens § 136 og Art. 12 i Certepartiet, at Mægleren paa Rederens Vegne plejer at betale saadan Forsikringspræmie, og at Ind-

stævnte ved at betale denne Præmie er optraadt som Mægler. Man finder ikke, at Artikel 14 i Certepartiet kan lede til, at Pligten til at betale denne Præmie overføres fra Rederen til Ladningsmodtageren.

Foreningens Stilling til Maanedsbefragtere.

I den senere Tid er der fremkommet saa mange Begæringer fra Maanedsbefragtere om at varetage deres Interesser i Tilfælde, hvor disse ikke kommer i Konflikt med Rederens Interesser, at Lokalbestyrelsen har fundet at burde oplage dette Spørgsmaal til Behandling. Der gøres fra Maanedsbefragternes Side stærkt gældende, at naar de befragter britiske Skibe, saa opnaar de derved den samme Beskyttelse som Rederne selv for deres Interesser i Redernes Klubber, og at de maa forlange et lignende Arrangement for skandinaviske Skibe. Lokalstyrelsen, som drøftede dette Spørgsmaal paa sidste Møde, kom til det Resultat, at man saa langt som muligt burde imødekomme Maanedsbefragternes Ønsker, som vistnok paa dette Punkt falder sammen med Redernes. Det besluttedes, at man paa næste Generalforsamling skulde fremsætte Forslag til Forandring i Lovenes § 12, saaledes at den herefter kommer til at lyde som følger:

»Naar der betales et Tillæg af 3 Øre pr. Ton til det aarlige Kontingent, vil Foreningen, med Rederens Samtykke, overtage Ordningen af Sager for Tidsbefragteren paa de i Lovenes § 6 og 8 nævnte Betingelser. Naar saadan Tillægskontingent ikke er betalt, overtager Foreningen ingen Sag for Tidsbefragteren.«

Hvis dette Forslag gaar igennem, vil altsaa Rederen ved at betale 10 Øre i Kontingent pr. Aar i Stedet for 7 Øre pr. Brutto Ton opnaa, at Foreningen optager Sager for Maanedsbefragterne paa samme Betingelser som for Rederne selv, under Forudsætning af, at Rederne intet har at indvende derimod. Det bliver da Rederens Sag at ordne med Maanedsbefragteren, om disse 3 Øre eller nogen Del deraf skal refunderes Rederen af Maanedsbefragteren.

Arbejderforsikring i Dunkerque.

Den sædvanlige Pris for Losning af Trælast i Dunkerque er Frs. 3,25, hvori er indbefattet 10 pCt. Arbejderforsikring.

Naar derfor Modtagerne foruden disse Frs. 3,25 ogsaa debiterer Skibene for Arbejder- eller Ulykkesforsikring, saa er dette uberettiget, og Foreningen maa indtrængende fraraade Rederne at betale Forsikringspræmie. Gøres der nemlig ikke bestemt Modstand herimod, vil det snart blive Kutyme at beregne dette Tillæg til Losseprisen.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Luftrykket sliger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Luftryksforskellen og med den Vindstyrken tillægger betydeligt udenfor Tropene. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Br.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNW., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af

og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny-Skotland og den nordlige Del af De Forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst, forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; »Northers« er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er, sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke, og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der samtidig indtræder svær Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Br. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. September, at der i og ud for Belle Isle Strædet endnu i Begyndelsen af September er set Isbjerg og større Isstykker. Paa Oceanet er der endnu den 3. September truffet Isbjerge.

En Dampner har den 14. August 175 Sm. Ø. for Belle Isle Strædet kollideret med et Isbjerg og lidt Skade derved.

Fragtmarkedet.

Dette er i det hele og store næsten uforandret, naar undtages, at der for Østersømarkedets Vedkommende, hvilket jo er det Marked, som for Øjeblikket hovedsagelig interesserer danske Redere, spores megen Fasthed med god Efterspørgsel efter Tonnage. — Dette gælder dog hovedsagelig for Trælast, hvorimod der for Korn ikke har været befragtet meget, idet Købmændene antagelig holder igen paa deres Varer i Haab om højere Priser. — Fra Tyskland har der dog været afsluttet ret livligt, og Libau har ogsaa taget nogle Dampere til Rot-

terdam, Antwerpen og Rouen til gode Rater. — Ogsaa Kulfragterne ind til Østersøen holder sig udmærket og der blev sluttet til 5/3 for en 4,000 Tons Baad fra Tyne eller Blyth og 6/ for en 3,000 Tons Baad fra Cardiff. — Med Hensyn til de opnaede Rater, da refererer vi til nedenstaaende:

Østen. Fra Java sluttedes for Sukker til Marseille/ U. K./Kont. 27/, Avstralien/U. K./Kont. 27/6, Kalkutta/ U. K./Kont. 30/ Jute Basis, Kurrachée/U. K./Kont. 16/6, Frankrig ekskl., 6 d. ekstra London, Bombay/Hull eller Antwerpen 20/3, Dunkerque eller Hamburg 20/9 d. w., (6 d. ekstra hvis to Lossehavne), Vladivostok/Kjøbenhavn 27/, Stettin 27/6, (hvis Losning i begge Havne 28/).

Sortehavet. Store Baade fra Kherson, Nicolajeff eller Odessa 9/ London eller Rotterdam, 9/3 Weser, 9/6 Hamburg, (3 d. ekstra hvis Losning i to Havne), 10/10½ N. C., Azof/Vest-Italien Fres. 9½ (én Lossehavn), Sulina 9/9 N. C. — Fra Danube betalles 10/3 L. H. A. R., 10/9 Hamburg.

Middelhavet. Erts Huelva/Hamburg 7/6, Norfolk og Baltimore 10/, Tinto terms, Porman/Maryport 7/4½, September/Oktober Karthagera/Middlesbro 6/6 f. d. Smyrna/E. C. U. K. 10/6, London eller Hull 10/3 prompt. Sagunto/Rotterdam 7/9 f. l., Santander/Cardiff 4/3, Licata/Sverig (tre Pladser, ikke nordligere end Sundsvall) 15/3, Alger/Leith 10/, alt pr. prompt.

Nord- og Sydamerika. New York/Whampoa 20 C., Option Japan 21 C., 21½ C. (to Havne). Tømmer fra Golfen/River Plate 135/, Buenos Aires 132/6, Savannah/Liverpool eller Bremen 32/6, Campbellton/Rosario 110/. Kul Filadelfia/Genova 11/.

Østersøen. Blandt Befragtingerne fra denne Kant kan nævnes: Petersborg/Königsberg b. b. Mk. 16 pr. 2,000 Ko. Ærter, Petersborg/Wismar Mk. 29½, D. B., Petersborg/Tyne, Blyth eller Hull 33/ pr. indtagen Favn Kortprops, Libau/Rouen 1/4¾, Libau/Antwerpen 1/1¾, Libau/Rotterdam 1/1½. Alt pr. prompt. Riga/Rouen Fres. 39 D. B. 1/5 Boards., Riga/Rotterdam, Mk. 26 Kortprops, Riga/Ghent Lumpsum Fres. 30,000, Riga/Zaandam eller Dordrecht Hll. 16¼ Kappbjælker, prompt. — Kotka og én Plads Wilborg/Dunkerque Fres. 38 D. B., Königsberg/Rotterdam 1/6 Hvedebasis.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth er der sluttet til Kronstadt 5/3 (4,000), 5/ (3,000), Petersborg 5/ (3,600), Stockholm 4/7½ (4,800), Swinemünde 5/ (3,100), option Stettin 5/6, Stettin 5/6 (3,000), 5/10½ (1,500), 5/6 (2,300). Lübeck 5/9 (1,950), Pillau 5/6 (2,300), Nykjøbing F. 6/ (1,600), Kiel 6/6 (1,600), Memel 5/9 (2,000), Genoa 7/6 (6,500), Aleksandria 6/10½ (5,600). — Fra Firth of Forth betalles Stockholm 6/ (2,500), Bandholm 6/6 (1,300), Middelfart 6/6 (1,600), Danmark 7/ (630), Svendborg 6/6 (750), Kiel 6/6 (2,200), 6/6 (2,400). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport nævner vi: Kronstadt 6/ (3,000), Kjøbenhavn 6/ (2,200), Havre 5/ (1,050), 5/3 (1,750), Marseille Fres. 9. (5,800), Neapel 7/3 (3,300), Venedig 8/9 (4,000), 9/ (3,000), Port Said 7/3 (5,200), 7/ (5,800), Monte Video 17/3, Rio de Janeiro 15/6 (5,200), Konstantinopel 7/6 (3,700), Las Palmas 7/7½ (3,000).

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned 1911. Der er anmeldt ialt 522 Havarier, mod 565 i samme Maaned 1910, deraf 418 Dampskibe og 104 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 164, Sammenstød 157, Anløbning af Nødhavn 28, Maskinskade 51, beskadiget af Is 1, af Ild 47, af haardt Vejr 41, forskellige Aarsager 31, kænret 1, sunket 1.

Ialt 33 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 35 samme Maaned 1910, deraf 12 Dampskibe og 11 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 12, Sammenstød 7, beskadiget af Ild 4, forsvundet 1, sunket 6, kondemneret 3.

N. F. Høffding, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 25. ds. kom paa Grund ved Lyngby Strand, er af Svitzers »Ægir« bragt flot. Skibet afgik til Frederikshavn for Undersøgelse.

Dora, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 14. ds. kom paa Grund paa Finngrund, er nu bragt flot og ind til Gefle for Undersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. ds. afholdtes i Sundet officiel Prøvetur med S/S. »Dania« bygget af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Det forenede Dampskibsselskab. Skibet er bygget til Ruten mellem Odense og Leith, væsentlig indrettet til Transport af Landprodukter og derfor forsynet med Kolemaskineri. Resultatet af Prøveturen blev saavel med Hensyn til Fart som Kulforbrug særdeles godt. Som noget nyt, der første Gang er anvendt her i Landet, skal anføres, at Skibet ogsaa er forsynet med saakaldte Slingretanke, som ved Erfaring har vist sig at være af stor Behagelighed for Passagererne.

Den anden af de to hos Burmeister & Wain's Maskin- og Skibbyggeri bestilte Torpedobaade til den danske Marine, nemlig Torpedobaaden »Flyvefisken«, sattes den 27. ds. i Vandet fra Værftet paa Refshaleen.

Torpedobaaden, der er Værftets Byggenummer 275, har følgende Dimensioner: Længde 181' 9", Bredde 18' 0" og Dybde 11' 0", og vil blive forsynet med Turbine Maskineri, i Stand til at give Baaden en Fart af 27 Knob.

Afsløbet foregik smukt og overvåredes af Orlogsværftets Direktion samt af Repræsentanter for Aktieselskabets Bestyrelse og Direktion.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Riga 28./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 27./9. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 24./9. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Bergen 27./9. Syd paa. — A. N. Hansen, Olsen, afg. herfra 26./9. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 27./9. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20./9. til New York. — Arno, Fischer, ank. Torneå 26./9. — Aurora, Tønnesen, ank. Marseille 22./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 21./9. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 22./9. for Barcelona. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 20./9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 25./9. — Christian IX, Holm, ank. London 25./9. — Dagmar, Bøgvad, afg. Lissabon 24./9. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 26./9. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 14./8. — Garonne, Krømann, afg. La Rochelle 23./9. Hellig Ølav, Holst, ank. New York 19./9. — Hengest, Munk, afg. herfra 26./9. til Riga. — Hjelm, Rasmussen, afg. herfra 27./9. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 27./9. — Jolanta, Rasmussen, pass. Holtenau 28./9. hertil. — Kasan, Mikelsen, ank. Libau 21./9. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 27./9. hertil. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenau 26./9. for Petersborg. — Kursk, Wieneke, ank. Bordeaux 20./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 22./9. — Louise, Larsen, ank. Pillau 25./9. — Louisiana, Ørsted, dokker. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Bari 27./9. — Morsø, Nellemann, ank. Madeira 27./9. — Moskva, Jon Jønsen, ank. Petersborg 23./9. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Lissabon 21./9. — Nordjylland, Søberg, afg. Antwerpen 27./9. til Petersborg. — Odessa, pass. Holtenau 28./9. for Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 27./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 27./9. — Oskar II, Hempel, afg. Kristiansand 23./9. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 27./9. — Perm, Gotthardt, ank. London 25./9. — Saga, Wiberg, afg. Riga 26./9. til Antwerpen. — Pregel, Iversen, afg. Denia 24./9. til Malaga. — Seine, Damp, ank. Reval 28./9. — Saxo, Müller, ank. hertil 24./9. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 27./9. — Thyra, Dam, afg. Bergen 27./9. Nord paa. — Tiber, Beeh, pass. Ouessant 27./9. for Malaga. — Tyr. Thauing, afg. herfra 26./9. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 27./9. — Vendsyssel, Larsen, pass. Brunsbüttel 26./9. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. herfra 26./9. til Stettin. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 23./9. til Sevilla. — Tomsk, Kruse, ank. Peters-

(Fortsættes Side 583.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2071. Oplysning om Fyr. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kættegat. Det midlertidige Fyr paa Fundamentet til Hals-Barre Fyr skjules af Fyrtaarnet i Retningen fra c. N. 27° V. gennem N. til c. N. 14° Ø.

Hals-Barre Hovedfyr og Bifyr kan forinden Tændingen brænde til Forsøg. 56° 57' 18" N. Br. 10° 25' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 159. Fyr-Fort. Nr. 120.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1871. Kjøbenhavn 1911.)

2072. Grund afmærket. Slide-Røn. Læss S. Kættegat. En hvid Slage med Halmvisk er udlagt i 4^{te} m Vand 30 m SØ. for 1^{te} m Pullen, c. 1 Sm NV. for Slide-Røn. 57° 08' (20'') N. Br. 11° 00' (03'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, S. 233. Søm.-Fort. Side 14.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1872. Kjøbenhavn 1911.)

2073. Afmærkning forandret. Bjørnen. Saltholmen Ø. Sundet. Den sorte Spidstønde med 3 Balloner ved NØ-Spilsten af Bjørnen er flyttet 400 m S. i og ligger nu i 10 m Vand Ø. for 2^{de} m Pullen. Den benævnes nu »Bjørnen Ø.«. 55° 38' (50'') N. Br. 12° 51' (24'') Ø. Lgd.

En sort Spidstønde med 2 Balloner, »Bjørnen N.«, er udlagt i 10 m Vand c. 50 m Ø. fra 5^{de} m Pullen, som ligger paa 55° 39' 32" N. Br. 12° 51' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 211.) Danske Lods, Side 313. Søm.-Fort. S. 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1946. Kjøbenhavn 1911.)

2074. Oplysning om Varpetønder. Middelfart. Lille-Bælt. De to Varpetønder ud for Indløbet til Middelfart Havn er inddraget. En Varpetønde er udlagt 220 m Ø. i. N. fra Kirken i en Afstand af c. 50 m fra Bolværket, ved hvilket der er 7^{de} m Vand. 50° 30' (25'') N. Br. 9° 44' (08'') Ø. Lgd. (Kort Nr. 223. Danske Lods, Side 381. Havne-Lods, Side 95.)

2075. Klokketønde atter udlagt. Akrey-Rev. Reykjavik. Island. Klokketønden ved Akrey-Rev, ved Indløbet til Reykjavik, er atter udlagt og den midlertidige Tønde er inddraget. 64° 10' (52'') N. Br. 21° 57' (38'') V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2216. Kjøbenhavn 1910.)

2076. Fyr nedlægges. Vatneyri. Patreksfjærd. Island NV-Kyst. Den 15de December 1912 nedlægges Vatneyri Fyr. 65° 35' (44'') N. Br. 24° 00' (39'') V. Lgd. (Kort Nr. 199 og 233. Islandske Lods, Side 86. Fyr-Fort., N. 595.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2077. Fyr tændt. Koskela. Uleåborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Paa Kysten ved Koskela er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Lyn fra S. 3° V. til S. 55° V., afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 60° V., rødt Et-Lyn derfra til S. 89° V., afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 59° V. Flammens Højde: 3 m. 65° 03' 08" N. Br. 25° 25' 30" Ø. Lgd.

2078. Farvand afmærket. Apskärs Fjærd. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt. Til Afmærkning af et nyt Farvand er følgende Grundte almerkede: 1) Færggrund med en Væger med Ø-lig Topbeteegnelse. 63° 06' 16" N. Br. 21° 28' 55" Ø. Lgd. 2) Ljusgrund med en Væger med Ø-lig Topbeteegnelse. 63° 06' 16" N. Br. 21° 29' 08" Ø. Lgd. 3) Færo S-lige Grund med en Væger med Ø-lig Topbeteegnelse. 63° 06' 25" N. Br. 21° 29' 09" Ø. Lgd. 4) Færo N-lige Grund med en Væger med Ø-lig Topbeteegnelse. 63° 06' 30" N. Br. 21° 29' 13" Ø. Lgd. 5) Tværkloben Grund med en Væger med V-lig Topbeteegnelse. 63° 06' 43" N. Br. 21° 39' 23" Ø. Lgd. 6) Grauskar Grund med en Væger med S-lig Topbeteegnelse. 63° 07' 01" N.

2098. Fyr forandret. Saint-Nicolas. Gironde. Saint-Nicolas Fortyr lyser nu 6° paa hver Side Liniue: »Saint Nicolas Fyr overet med Pointe de Grave Fyr«, N. 63° Ø. Synsvide: 19,5 Sm. 45° 33' 44" N. Br. 1° 05' 01" V. Lgd.

2099. Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt. Pointe de Grave. Gironde. Pointe de Grave Fyr er slukket og det midlertidige Fyr er tændt. 45° 34' 07" N. Br. 1° 03' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1563. Kjøbenhavn 1911.)

2100. Fyr tændt. Carboner Bay. Newfoundland Ø-Kyst. Paa Hovedet af Gouvernements Værftet ved Carboner Bay er tændt et rødt, last Fyr. 47° 44' 18" N. Br. 53° 13' 12" V. Lgd.

2101. Grunde. Old Férolle Harhour. Newfoundland V-Kyst. 1) En Grund med 5^{te} m Vand er fundet 14 Kbl. N. 77° V. fra Old Férolle Island Baake og N. 25° V. fra Woddy Hill. Denne Grund ligger paa N-Siden, 3½ Kbl. fra V-Enden, af en 3½ Kbl bred Grund, som er 1 Sm lang i Ø-V. med under 18 m Vand. 2) En Grund med 5^{te} m Vand er fundet henholdsvis 1 Sm S. 79° V. og N. 12° V. fra samme Punkter. 3) En Grund med 9^{te} m Vand er fundet henholdsvis 11½ Kbl S. 75° V. og N. 18° V. fra samme Punkter. 4) En Grund med 8^{te} m Vand er fundet henholdsvis 12 Kbl S. 75° V. og N. 21° V. fra samme Punkter. 5) En Grund med 6^{te} m Vand er fundet henholdsvis 13 Kbl S. 71° V. og N. 28° V. fra samme Punkter. Grundene 2, 3, 4 og 5 ligger paa en smal Banke, med under 18 m Vand, der er c. 8 Kbl lang i Ø.—V., Grund 4 ligger omtrent paa Midten af Banken og Grund 2 tæt ved Ledemærket for Southern Pass. Old Férolle Island Baake: 51° 04' N. Br. 56° 53' V. Lgd.

2102. Midlertidigt Lystønde inddraget. Cape Tourmente. River St. Lawrence. Canada. Den midlertidige, hvide Lystønde ved Lassepladsen for Fyld ud for Cape Tourmente er inddraget. 47° 05' 10" N. Br. 70° 44' 23" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1371. Kjøbenhavn 1911.)

2103. Midlertidigt Lystønde udlagt. Ile aux Reaux. River St. Lawrence. N. for Ile aux Reaux er ved en Losseplads for Fyld udlagt en midlertidig, hvid Lystønde, der viser rødt Lys med hyppige Formørkelser. 47° 00' 59" N. Br. 70° 45' 36" V. Lgd.

2104. Tønde flyttet, mindre Dybde. Indian Point. New Richmond. Cascapedia Bay. Chaleur Bay. Den røde Tønde ved Bnden af Grunden ud for Indian Point er flyttet c. ¾ Sm V. i til 48° 08' 40" N. Br. 65° 54' 24" V. Lgd.

Havnen ved New Richmond grunder til, der er nu kun 7,0 m Vand, hvor der tidligere var 9 à 13 m.

2105. Skær fundet. Tøndes Beliggenhed. Cape Sable. Nova Scotia S-Kyst. 1) Et Skær med 5^{te} m Vand ligger 3^{te} Sm S. 80° V. fra Cape Sable Fyr. 43° 22' 46" N. Br. 65° 41' 29" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 339.)

2) S. W. Ledge Tønde ligger 3½ Kbl S. 61° Ø. fra Pladsen i Kortene, 2^{de} Sm S. 31° V. fra Cape Sable Fyr. 43° 20' 50" N. Br. 65° 39' 22" V. Lgd. (eng. Kort Nr. 339.)

2106. Klokketønde udlagt. Otter Rock Shoal. Castine Harbor. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Otter Rock Klokketønde 1 er udlagt c. 90 m S. fra Otter Rock Shoal Tønde 1, der bliver liggende som Mærketønde. 44° 22' 43" N. Br. 68° 48' 50" V. Lgd.

2107. Fyr tændt. New Rochelle Harbor. Long Island Sound. I New Rochelle Harbor er tændt følgende Fyr: 1) Corning Rock hvide, faste Fyr, S. 58° V. fra Davids Island vestre Kant og S. 37½° Ø. fra Neptune House højre Kant. 2) Harbor Rock, røde, faste Fyr, henholdsvis N. 78° V. og S. 47½° Ø. fra samme Punkter. Brændetid for begge Fyr: 1. Maj—1. Nov. New Rochelle Harbor: 40° 53' N. Br. 73° 46' V. Lgd.

2108. Afmærkning forandret. Annapolis Harbor. Chesapeake Bay. Ved Annapolis Harbor er sket følgende Forandringer ved Afmærkningen:

1) Følgende Tønder er inddraget: Dredged Channel Spirtønde 8, 14 og 18. Greenbury Point Shoal Outer Spidstønde 2 og Spirtønde 4. Fort Madison Shoal Spirtønde 6 og Spirtønde Nr. 8.

2) Følgende Tønder er forandret: Dredged Channel Spirtønde 4 er forandret til en Spidstønde, Spirtønde 6 er forandret til en Spidstønde og flyttet c. 275 m NV. i og ligger nu i 9^{te} m Vand S. 11½° V. fra Kanten af Sharps Tønde og S. 53½° Ø. fra Kanten af Horn Point, Spirtønde 1 er forandret til Stumpønde Nr. 9, Spidstønde 16 har nu Nr. 14 og Spirtønde 3 er forandret til en Stumpønde og har Nr. 11, den er samtidig flyttet c. 75 m SØ. i og ligger nu i 9^{te} m Vand S. 30° V. fra Kanten af Carrs Point og N. 65½° V. fra Kanten af Greenbury Point. Chinks Point Shoal Stumpønde 1 er forandret til en Spirtønde og har Nr. 3. Horn Point Shoal Stumpønde 3 er forandret til en Spirtønde og har Nr. 5. Sycamore Point Flats Tønde 5 er nu en Spirtønde og har Nr. 7, den er flyttet c. 120 m NV. i og ligger nu S. 57° V. fra Kanten af Carrs Point og N. 61½° V. fra Kanten af Greenbury Point.

3) Følgende Tønder er udlagte: Dredged Channel Stumpønde 1 i 9^{te} m Vand ved Indløbet til den gravede Kanal, N. 76° Ø. fra Yderenden af Bay Ridge Pier og S. 38½° Ø. fra Greenbury Point Shoal Fyr, Stumpønde 3 i 9^{te} m Vand henholdsvis N. 43½° Ø. og S. 36½° Ø. fra samme Punkter, Stumpønde 5 i 9^{te} m Vand S. 14° V. fra Kanten af Sharps

Br. 210 29' 19" Ø. Lgd. Følgende Baaker er opført: 7) Paa Granskärs Öre en hvid Firkant malet paa en stor Sten. 630 07' 24" N. Br. 210 29' 08" Ø. Lgd. 8) Paa Granskärs Nedre, et ligende Mærke. 630 07' 18" N. Br. 210 29' 10" Ø. Lgd. 9) Thorsö, en hvid, trekantet Baake. 630 06' 54" N. Br. 210 29' 42" Ø. Lgd. 10) Tvärklubbören, en stor, hvid Sten paa Grundten NV. for Tvärklubbören. 630 06' 43" N. Br. 210 29' 29" Ø. Lgd.

2079. Atmærkning forandret. Risby. Wasa Distrikt. Botniska Bugt. I Farvandet til Risby er Vægeren med S.-lig Topbetegnelse ved Sandskärs Bada Baaker, der stod ved en 4, m Grund, flyttet ud i 5, m Vand paa 610 53' 54" N. Br. 210 23' 09" Ø. Lgd. Pettersgrund Væger med N.-lig Topbetegnelse er indlagt paa 610 53' 53" N. Br. 210 23' 09" Ø. Lgd.

2080. Fyr tændt. Erstan-Lyperö. Åho Distrikt. I Farvandet fra Erstan til Lyperö er der paa Strækningen mellem Selö-Röd Fyr og Øen Boekholm tændt følgende Fyr:

1) Ankoluto Fyr, paa SØ-Enden af Øen Ankoluto, det viser grønt Ek-Lyn fra N. 20' Ø. til N. 170' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 31' Ø, rødt Ek-Lyn derfra til N. 76' Ø, grønt Ek-Lyn derfra til S. 76' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 73' Ø, rødt Ek-Lyn derfra til S. 34' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 20' V. Flammens Højde: 5 m. 600 21' 09" N. Br. 210 43' 00" Ø. Lgd.

2) Ruotsala's Fyr, paa V.-Enden af Øen Ruotsala's, det viser afvekslende hvidt og rødt Lys fra S. 350' Ø. til S. 170' Ø, grønt Ek-Lyn derfra til S. 70' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 210' V, rødt Ek-Lyn derfra til S. 650' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 700' V, grønt Ek-Lyn derfra til N. 260' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 220' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 40' V. Flammens Højde: 5 m. 600 22' 06" N. Br. 210 43' 46" Ø. Lgd.

3) Kettuna Fyr, paa Ø-Enden af Øen Kettuna, det viser grønt Ek-Lyn fra N. 190' V. til N. 130' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 100' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 210' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 880' Ø, grønt Ek-Lyn derfra til S. 330' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 280' Ø, rødt Ek-Lyn derfra til S. 190' Ø. Flammens Højde: 6 m. 600 23' 56" N. Br. 210 41' 40" Ø. Lgd.

4) Ammänleto Fyr, paa NØ-Enden af Ammänleto, det viser grønt Ek-Lyn fra N. 190' V. til N. 130' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 70' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 520' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 740' Ø, grønt Ek-Lyn derfra til S. 500' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 480' Ø, rødt Ek-Lyn derfra til S. 190' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 260' V. Flammens Højde: 4 m. 600 27' 18" N. Br. 210 38' 30" Ø. Lgd.

5) Palva Fyr, paa V.-Enden af Øen Palva, det viser grønt Ek-Lyn fra S. 120' Ø. til S. 50' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 20' V, rødt Ek-Lyn derfra til S. 560' V, grønt Ek-Lyn derfra til N. 240' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 640' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 240' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 120' V. Flammens Højde: 7 m. 600 27' 54" N. Br. 210 38' 24" Ø. Lgd.

6) Boekholmen Fyr, paa NØ-Enden af Boekholmen, det viser grønt Ek-Lyn fra S. 850' V. til N. 860' V, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 880' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 80' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 520' Ø, grønt Ek-Lyn derfra til N. 890' Ø, afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 880' Ø, rødt Ek-Lyn derfra til S. 500' Ø. Flammens Højde: 6 m. 600 28' 24" N. Br. 210 30' 12" Ø. Lgd.

Saanntid er Selö-Röd Fyr (Ingeniör Petterson) forandret saaledes, at det i Retning af ovennævnte Farvand viser grønt Ek-Lyn fra N. 310' V. til N. 210' V, hvidt Ek-Lyn derfra til N. 170' V, rødt Ek-Lyn derfra til N. 210' Ø. 600 15' N. Br. 210 53' Ø. Lgd.

Positionerne svarer til russiske Kort.

2081. Tønder ombyttet med Lystønde. Kronstadt. Finske Bugt. Rusland. De 2 almindelige Tønder ved Indløbet til Kronstadt store Red er ombyttet med Lystønder.

Den røde Tønde, 8 Klbl S. 870' V. fra V.-Kanten af Alexander Fort, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Ek-Lyn. Den hvide Tønde, 9 Klbl S. 730' V. fra samme Fort er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr. Alexander Fort: 590 59', N. Br. 290 43', Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1881, Kjøbenhavn 1911.)

2082. Midtertidig Fyr tændt. Riga. Riga Bugt. Østersøen. Ved Rotten Duna (Krasnaja Dvina), Riga, er der ved Siden af Fabrikken Provdolnik, paa Ledebæke A's Plads, tændt et midtertidig, grønt, fast Fyr, der lyser hen imod Mühlgraben og Løbet gennem Dæmningen STU. 560 59', N. Br. 240 06', Ø. Lgd. (russisk Kort).

2083. Oplysning om Taagesignal. Hela. Danziger Bugt. Tyskland. Fra 1ste Oktober 1911 gives Taagesignalet ved Hela med en Strøpe, der giver Tre-Stød (dub-høj-dub) hver 75 Sek. Stationen ligger c. 340 m SØ. fra Hela Fyr, c. 70 m fra System. Det midtertidige Signal opbærer saantidg. 540 36' 06" N. Br. 180 49' 04" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 249, Kjøbenhavn 1911.)

2084. Radiotelegraf-Station aabnet. Swinemünde. Ved Swinemünde er aabnet en Radiotelegraf-Station til Brug for Skibe. Stationen er aaben fra Kl. 6 Em. til Kl. 12 Mn. Normal Bølgehøjde: 600 m. 530 54', N. Br. 140 15' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.)

2085. Sømærker udlagt til Eftersøgning af Vrag. Kieler Fjord. Til Brug ved Eftersøgning af Torpedoblad »S 32«, som sank c. 4½ Sm ØNØ. fra »Gabelschack« Fyrskib i August 1910, er der udlagt røde, pyramidformede Baakelønder, der oplyses om Natten udlagen i særligt daarljet Vejr. Den midterste Baake, der har Topbetegnelse, ligger paa 540 32', N. Br. 100 31', Ø. Lgd. De øvrige Tønder ligger 1., og 2., Sm NØ, SØ, SV, og NV fra Midterbaaken. Imellem Baakelønderne ligger flere Spiritønder. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2537, Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordøen, Northavet og Hvide Hav.

2086. Fyr tændt. Sosnovetz og Pesja-Lunda. Hvide Hav. Rusland. I Hvide Hav er tændt følgende Fyr:

1) Paa S.-Enden af Øen Sosnovetz. 2) Paa N.-Enden af samme Ø. Øen ligger paa c. 660 29' N. Br. 400 43' Ø. Lgd. 3) Paa Øen Pesja-Lunda er tændt 2 Leletfyr, der leder til Solovetz Red. Reden: 650 01' N. Br. 350 42' Ø. Lgd. Nærmere Oplysninger følger.

2087. Taagesignal. Set Navoltski. Murmanskysten. Tæt ved Fyret paa Kap Set Navoltski, Halvoen Rihatschi, er oprettet en Taagesignal-Station, der giver Taagesignal med Skud. 690 24' N. Br. 330 29' Ø. Lgd.

2088. Fyr forandret. Wangeroog. Jade. Tyskland. Wangeroog Fyr er nu forandret. 530 47' 25" N. Br. 70 54' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1752, Kjøbenhavn 1911.)

2089. Væger flyttet. Oude Wester-Eems. Holland. I Oude Wester-Eems er den sorte Væger A I flyttet til 530 32' 37" N. Br. 60 39' 49" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2018, Kjøbenhavn 1911.)

2090. Fyr forandret. Watum. Ems. Lysegrønsøen i Watum Fyr S.-lige Lysvinkel, mellem Groningschen Wal og Paap Wat, er flyttet Ø. i, saa Fyret nu viser hvidt To-Blink fra S. 440' Ø. til S. 340' Ø, hvidt, fast Lys derfra til S. 320' Ø, rødt, fast Lys derfra til S. 18½0' Ø. 530 22' N. Br. 60 53' Ø. Lgd.

2091. Tønde ombyttet med Lystønde. Blauwe Stenk. Zuidzee. Skumpønde Nr. 16. Ved den Ø-lige Forlængelse af Pollendam er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Ek-Lyn hver 3 Sek. Lyn 0,5 Sek. Synsvide: 6 Sm. 530 10', N. Br. 50 29', Ø. Lgd.

2092. Vrag borttaget. Sardinjeul. Zeegat van Vlissingen. Vraget af Dampren »Reclwood« i Sandlingen er borttaget. 510 26', N. Br. 30 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1287, Kjøbenhavn 1911.)

2093. Baake opført. Tønde inddrages. Swina Ness. Balta Sound. Ust. Shetlandsøerne. Paa Skæret i den N.-lige Del af Balta Sound, 2,9 Klbl. S. 300' V. fra Ø-Pynten af Swina Ness, er opført en rød Baake, 3 m over Vandet. Den røde Spidstønde vil snarest blive indtaget. Swina Ness: 600 43', N. Br. 00 47', V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland i Irland.

2094. Tønde ombyttet med Lystønde. Poole Harbour. England. Den sorte Tønde paa Ø-Siden af Indløbet til Little Channel, Poole Harbour, er ombyttet med en sort Lystønde (Stakes Bury), der viser grønt Lys med Et-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 500 42' 24" N. Br. 10 58' 57" V. Lgd.

2095. Tønde ombyttes med Lystønde. Black Eye Rock. Kyle Akin. Skotland. Omtrunt den 30te September 1911 ombyttes den sorte Skumpønde paa Ø-Siden af Black Eye Rock med en sort Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. Black Eye Rock: 570 16', N. Br. 50 45', V. Lgd.

2096. Atmærkning forandret. Deadman Sand. Dungeness Harbour. Irland S.-Kyst. Atmærkningen i Nærværelsen af Deadman Sand, Dungeness Harbour, er blevet forandret i Overensstemmelse med Forandringen af Løbet. Tøndene flyttes, naar Løbet forandrer sig, men man bør ikke stole paa dem. Deadman Sand: 520 05' N. Br. 70 34' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2097. Vrag. Ile d'Hédik N. Baie de Quiberon. Frankrig. Fiskerfartøjet »Amour du Travail« har rørt ved et jernskibsskrog, over hvilket der var c. 1 m Vand, i Sm N. fra Hédik Redningsbaads-Station. 470 21' 40" N. Br. 20 52' 45" V. Lgd.

Point of S. 53° 0' fra Kanten af Horn Point, Stumpstønde 7 i 9, m Vand S. 44° V. fra Kanten af Hackett Point og S. 56 1/2° 0' fra Kanten af Horn Point, Spidstønde 8 i 9, m Vand henholdsvis S. 44° V. og S. 57° 0' fra samme Punkter, Stumpstønde 13 i 9, m Vand ved Greenbury af Kanalen, S. 47° V. fra Kanten af Carrs Point og N. 61 1/2° V. fra Kanten af Greenbury Point, Stumpstønde 15 i 9, m Vand N. 58 1/2° V. fra Kanten af Greenbury Point og N. 1 1/2° V. fra Kanten af Horn Point, Spidstønde 16 i 9, m Vand ved Hjørnet af Indløbet til Svajeplassen henholdsvis N. 56 1/2° V. og N. fra samme Punkter og Spidstønde 18 i 9, m Vand ved den øvre Grænse af Svajeplassen, henholdsvis N. 34 1/2° V. og N. 15° V. fra samme Punkter. Ogleton Flats Spirtønde 1 i 5, m Vand S. 16° V. fra Kanten af Sharp's Point og S. 51 1/2° 0' fra Kanten af Horn Point. Santee Wharf Spirtønde 9 i 6, m Vand, N. 13° V. fra Horn Point og N. 88 1/2° 0' fra Naval Academy Flagstang. Bluff Point Flats Spirtønde 11 i 5, m Vand N. 33 1/2° V. fra Santee Wharf 50-Hjørne og N. 42° 0' fra Naval Academy Flagstang. Greenbury Point Shoal Fyr: 36° 58' 05" N. Br. 76° 27' 16" V. Lgd.

2109. Forestaaende Forandring ved Belysning og Armærkning. Baltimore. Chesapeake Bay. Om trent den 15de Oktober 1911 vil der blive foretaget følgende Forandringer i Hovedløbet til Baltimore:

1) Tail of the Horseshoe Fyrskib Nr. 46 skal flyttes c. 1 1/4 Sm 0' i, N. 5 1/2° V. fra Cape Henry Fyr og S. 80 1/2° 0' fra Thimble Shoal Fyr. 36° 58' 54" N. Br. 76° 00' 54" V. Lgd. 2) Middle Ground Lower End Spidstønde 4 A vil blive udlagt i 10, m Vand henholdsvis N. 13° V. og N. 87° 0' fra samme Punkter. 3) Tail of the Horseshoe Stumpstønde 1 skal flyttes c. 1 1/4 Sm NØ. i, henholdsvis N. 27 1/2° V. og N. 87° 0' fra samme Punkter. 4) Tail of the Horseshoe Shoal 18-Foot Patch vandret stribede Spirtønde skal udlægges i 5, m Vand henholdsvis N. 51° V. og S. 85 1/2° 0' fra samme Punkter. 5) Tail of the Horseshoe Shoal North End Spirtønde 3 skal flyttes c. 2 Sm ØNØ. i, N. 29 1/2° V. fra Cape Henry Fyr og S. 75 1/2° 0' fra Back River Fyr. 6) Middle Ground Tønde 6 skal ombyttes med Middle Ground Upper End Spidstønde 6, der skal ligge i 10, m Vand N. 22 1/2° V. fra Cape Henry Fyr og N. 58 1/2° 0' fra Thimble Shoal Fyr. 7) Thirty-five-Foot Channel Fyrskib Nr. 45 skal flyttes c. 1 1/2 Sm N. i og ligge i 12 m Vand S. 88 1/2° V. fra Cape Charles ubenyttede Fyrtaarn og N. 25 1/2° V. fra Cape Henry Fyr. 8) Thirty-five-Foot Channel Lystønde Nr. 1 A, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i c. 11 m Vand S. 34 1/2° V. fra Old Plantation Flats Fyr og N. 81 1/2° V. fra Cape Charles ubenyttede Fyrtaarn. 9) Thirty-five-Foot Channel Lower End Lystønde 2 skal forandres til at vise rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 10) Thirty-five-Foot Channel Spirtønde 6 skal indruges. 11) Thirty-five-Foot Channel Lystønde 6, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i c. 11 m Vand S. 40 1/2° V. fra Old Plantation Flats Fyr og N. 75° V. fra Cape Charles ubenyttede Fyrtaarn. 12) Thirty-five-Foot Channel Lystønde 7, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i c. 11 m Vand henholdsvis S. 42° V. og N. 74 1/2° V. fra samme Punkter. 13) Thirty-five-Foot Channel Spirtønder 7 og 11 skal indruges. 14) Thirty-five-Foot Channel Lystønde 12, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i c. 11 m Vand henholdsvis S. 52° V. og N. 68° V. fra samme Punkter. 15) Thirty-five-Foot Channel Lystønde 11, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., skal udlægges i c. 11 m Vand S. 83 1/2° V. fra N-Enden af Cherrystone Island og N. 31 1/4° V. fra Old Plantation Flats Fyr, c. 1 1/2 Sm NNV. fra den tidligere Plads.

2110. Oplysning om Fyrskib og Tønder. Frying Pan Shoals. North Carolina. Om trent den 15de November 1911 skal »Frying Pan Shoals« Fyrskib Nr. 94 udlægges i Stedet for Fyrskib Nr. 1. Fyrskibet skal udlægges paa Frying Pan Shoals Lys- og Klokketønde F. P. s Plads; Fyr og Taagesignal som tidligere bekendtgjort. 33° 33' 30" N. Br. 77° 48' 20" V. Lgd. Samtidig flyttes Lys- og Klokketønden til Fyrskib Nr. 1's nuværende Plads. Tønden males rød og benævnes Frying Pan Shoals Lys- og Klokketønde 2 A. 33° 28' 12" N. Br. 77° 36' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2046. Kjøbenhavn 1911.)

2111. Inddragning og Udlægning af Fyrskibe. Martins Industry. South Carolina. Om trent den 15de December 1911 vil »Martins Industry« Fyrskib Nr. 1 blive udlagt og Fyrskib Nr. 29 indtaget. 32° 06' 10" N. Br. 80° 27' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2047. Kjøbenhavn 1911.)

2112. Oplysning om Fyr og Baake. Tybee. Savannah River. Georgia. Tybee For-

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Septbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 1/4 - 109	109	109 1/4
Danmark	78 1/4 - 79 1/4	79 1/4	79 1/2
Norden	93 - 1 1/2	93	93 1/2
København			
Carl	93 - 92 3/4	92 1/2	92 3/4
Dannebrog	88 1/2 - 1 1/4	88 1/2	88 1/2
Skjold	73 1/4 - 74	73 1/4	74
Urania		14	16
Union			
Dampsk. af 1896	88 1/4	88	88 1/2
Højmdal		101	102
Østasiatisk	137 3/4 - 138	137 3/4	138
Østersøen			
Nordsøen		5 1/2	10
Gorm	96 3/4 - 1 1/2	96 1/2	96 3/4
Torm	87 - 86 1/2	86 1/2	87
Inga			
Cimbria		60 1/2	75
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	7 - 1 1/2	7 1/2	8
Forenede Bugser-Selskab		60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	52 - 1 1/2	52 1/4	52 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		104 1/2	106
5% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiatisk Komp.	100 1/2	100	100 1/2
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		92 1/4	91 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		86	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90	91
4% - - - - - 2. Serie		94 1/2	95
4% - - - - - 1.		96	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 1/4	90 1/4
4% - - - - - 7.		94 1/4	94 1/2
3 1/2% Landkreditk.		92 3/4	93
4% Østift. Kreditf.		94 1/4	94 3/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	112 1/2	- 1/4	150 1/2	151
Privatbank	112 1/2		112 1/2	112 1/2
Landmandsbank	139 -	138 3/4	138 3/4	139
Handelsbank			139 3/4	140
Grundejersbank	22 -	21 1/2	21 1/2	21 3/4
Burm. & Wain	98 1/4	- 99	98 3/4	99
Helsingørs Jærnsak.	80		79 1/4	80
Sukkerfabr.	264 -	265 - 3/4	265 3/4	265 3/4
Bryggeri Aktier	185 -	1/2	185	185 1/4

Vekselkurser d. 27. September 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.25	18.21
Paris	72.50	
Amsterdam	150.50	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 27. September 1911.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	90.30
3 1/2% - - - - - Boden Kredit	88.20
5% Mexikanske 1899	-
5% Rumænske Stats	101.25
4% - - - - - 1890	91.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 246,000, „Danmark“ 248,000, „Norden“ 58,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 60,000, „Skjold“ 68,000, „Dampsk. af 1896“ 44,000, „Heimdal“ 34,000, „Gorm“ 44,000, „Neptun“ 42,000, „Dansk-russisk“ 158,000, „Østasiatisk“ 298,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

baake er nedlagt. Tybee Forlyr vises nu fra en sort og hvid Baake i 3 m Vand, 2050 m S. 62% ø N fra Tybee Fyrtaarn. Korlyret viser hvidt Et-Blink hver 8 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 6 Sek. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. 32° 00' 50" N. Br. 80° 49' 20" V. Lgd.

2113. Fyr atter i Orden. Dame Point. St. Johns River. Florida. Dame Point Dredged Cut Fyr Nr. 9 er atter i Orden. 30° 23' 07" N. Br. 81° 34' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1843. Kjøbenhavn 1911.)

2114. Tønde flyttet. Kingfish Shoals. Key West Harbor. Florida. Kingfish Shoals Stumpønde 9 er flyttet e. ¼ Sm N. i. Key West: 24° 32' N. Br. 81° 48' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2115. Fyr tændt. Gordo Point. Nicaragua. Paa Gordo Point er tændt et hvidt Fyr med Et-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 32 m. Hvidt, gennembrudt, 30 m højt Jerntaarn. 14° 22' 30" N. Br. 83° 14' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1067. Kjøbenhavn 1911.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2116. Forsøgsstønde inddraget. Encladas Island. Rio Janeiro Bay. Brasilien. Lystønden, der til Forsøg var udlagt VSV for Encladas Island, er inddraget. 22° 53' 00" S. Br. 43° 10' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 736. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2117. Oplysning om Fyr. Ischia. Italien V.-Kyst. Fyret paa Yderenden af Havemolen ved Ischia viser afvekslende hvidt og grant Blink 7,5 Sek. delvis Formørkelse 30 Sek., hvidt, fast Lys 2 Min. 30 Sek., delvis Formørkelse 30 Sek., Perleoden er saaledes 3 Min. 37,5 Sek. i Stedet for 3 Min. 07,5 Sek. 40° 44' 50" N. Br. 13° 56' 39" Ø. Lgd.

2118. Fyr tændes. Lemnos. Tyrkiet. I 1911 vil der blive tændt følgende Fyr paa Øen Lemnos:

1) Cap Plaka Fyr, e. 300 m fra Yderenden af Cap Plaka, Øens NØ-Ende, er et hvidt Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 10 Sek. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 20 Sm Hvidt, 22 m højt Taarn. 40° 01' 38" N. Br. 25° 26' 54" Ø. Lgd. Ved Foden af samme Taarn tændes et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 59° Ø. til S. 14° Ø. over Kharos Banke. Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 15 Sm.

2) Paa Toppen af Halvøen Kombi, e. 150 m fra Yderenden, V.-Siden af Indløbet til Bæle de Mondros, skal tændes et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 57 m. Synsvide: 15 Sm. 10 m højt, hvidt Taarn. 39° 47' 16" N. Br. 25° 14' 12" Ø. Lgd.

3) Paa Pointe Sangrade, e. 10 m fra Yderenden, skal tændes et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 5 Sm. 39° 50' 52" N. Br. 25° 14' 14" Ø. Lgd.

4) Paa V.-Plynten af den lille Halvø Kastro, e. 200 m fra dens Yderende, skal tændes et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Højde: 74 m. Synsvide: 10 Sm. 39° 52' 12" N. Br. 25° 03' 12" Ø. Lgd.

2119. Fyr tændes. Tireboli (Tirebolu) og Onniel (Onije). Sorte Hav. Lilleasien. I 1911 skal følgende Fyr tændes: 1) Paa Yderenden af den Ø. Jigste af de 3 Landspisser ved Tireboli, et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,7 Sek. Flammens Højde: 24 m. 41° 00' 30" N. Br. 38° 49' 30" Ø. Lgd. 2) Taseh Hana (Tashkana), e. 300 m inden for Ø-Enden af Plynten NØ. for Onniel, et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 0,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. Flammens Højde: 19 m. 41° 08' 50" N. Br. 37° 18' 11" Ø. Lgd.

2120. Fyr tændes. Cap Anamur. Lilleasien. I 1911 skal der paa Cap Anamur, e. 30 m fra Yderenden, tændes et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 68 m. Synsvide: 15 Sm. 10 m højt, hvidt Taarn. 36° 00' 50" N. Br. 32° 50' 38" Ø. Lgd.

2121. Fyr flyttes. Saint-Jean-d'Acre (Atka). Syrien. I 1911 vil Saint-Jean-d'Acre Fyr blive flyttet 100 m S. i. Flammens Højde bliver 15 m. 32° 54' N. Br. 35° 08' Ø. Lgd.

IX. Den N. lge Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2122. Vrag. Poeloe Pisang. Malacca Straede. Vraget af Dampren »Mensing« er sunket i 7,5 m Vand i Sm S. 54° V. fra Poeloe Pisang Fyr. Masterne er over Vandet. Fyret: 1° 28' N. Br. 103° 15' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2123. Etablering af Herziske Taagesignaler. Frankrig. Det franske Gesandtskab i Kjøbenhavn meddelede følgende:

Herziske Taagesignaler med en Rækkevidde af 30 Sm og en Bølglængde paa 30 m vil blive etableret følgende Steder:

1) Græch d'Onessant Fyr. Signalet vil bestaa af en, hvert 30te Sekund gentagen, regelmæssig Signalemission, der i Telefonen frembringer Lyden »Ut« (522 Dobbeltvibrationer i Sekundet, afmaalt saaledes, at de i mindst 10 Sekunder med svag Hastighed gentager Bogstavet O i det morske Alfabet).

2) Ile de Sein Fyr. Signalet vil bestaa af en, hver 30te Sekund gentagen, regelmæssig Signalemission, der i Telefonen frembringer Lyden »Sol 4« (735 Dobbeltvibrationer i Sekundet, afmaalt saaledes at de i mindst 10 Sekunder med svag Hastighed gentager Bogstavet S i det morske Alfabet).

3) Le Havre Fyrskib, der skal udlægges e. 7 Sm fra Cap de la Heve. Signalet vil bestaa af en, hver 30te Sekund gentagen, regelmæssig Signalemission, der i Telefonen frembringer Lyden »Ut 4«, afmaalt saaledes at den i mindst 10 Sekunder med svag Hastighed gentager Bogstavet H i det morske Alfabet.

Signalerne 1 og 2 vil kunne træde i Virksomhed i Slutningen af 1911, Signal 3 ved Fyrskibets Udlægning i den sidste Halvdel af 1912.

2124. Karantænebestemmelser. Danmark. — Triest er erklæret kolerafri.

Malta. — Triest er erklæret kolerafri.

Spanien. — Senlino, Suley, Cettinje, Damaskus, Bari, Cagliari, Bologna, Besenza, Ferrara, Foronoli, Rovigia og Milano er erklæret kolerafrit.

Sverige. — Saloniki er erklæret kolerafrit.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet ny Udgave + annulceret; T: Tillæg.

Korts eller	England, August 1911:
Bogs Nr.	England, South and West Coast. — Trevoise lead to Dodman point.
R	2565
R	34
R	England, West Coast. — The Scilly isles.
	White Sea. — Arkhangel bay.
	2280

borg 27./9. — Saratov ank. Libau 23./9. — Vadso ank. Stettin 17./9. — Lena afg. herfra 27./9. til Stettin. — Fairhead ank. bertil 27./9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Villareal 22./9. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 24./9. — Anna Mærsk ank. Brahestad 18./9. — Brattingsborg ank. Archangel 21./9. — Børglum afg. Huelva 20./9. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 20./9. — Dansborg ank. Hellnäs 23./9. — Elsborg ank. Acton Grange 22./9. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Grangemouth 18./9. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 24./9. — Frederiksborg afg. Memel 23./9. — Guldborg ank. Sunderland 17./9. — Gurra afg. Huelva 23./9. — Hammerhus ank. Antwerpen 24./9. — Harrildsborg pass. Ushant 25./9. — Hundborg afg. Warkworth 24./9. — Høneborg afg. Rotterdam 23./9. — Jelling ank. Aalborg 24./9. — Jomsborg ank. Newcastle 25./9. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jørgersborg ank. Sunderland 22./9. — Kallundborg afg. Rotterdam 23./9. — Kalø ank. Huelva 15./9. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 23./9. — Kronborg afg. Santa Cruz 22./9. — Lejre pass. Algier 20./9. — Lilleborg afg. Marseille 23./9. — Marselisborg afg. Hull 21./9. — Næsborg pass. Lödingen 22./9. — Peter Mærsk afg. Methil 23./9. — Randelsborg afg. Odense 23./9. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 24./9. — Silkeborg afg. Kronstadt 22./9. — Skakkeborg ank. Aalborg 22./9. — Skanderborg ank. West Hartlepool 11./9. — Skjoldborg ank. Nicolajstad 25./9. — Skodsborg ank. Sunderland 25./9. — Spigerborg ank. Kronstadt 17./9. — Stegelborg ank. Archangel 18./9. — Stjerneborg afg. Ypila 21./9. — Søborg ank. Newport Mon 18./9. — Taarnborg ank. Boness 25./9. — Tuborg ank. Fairwater 22./9. — Ulfsborg ank. Cardiff 23./9. — Uranienborg ank. Huelva 20./9. — Visborg ank. Perna 24./9. — Vordingborg ank. West Hartlepool 24./9. — Ørkild pass. Pera 16./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 26./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 23./9. — Russ, Petersen, ank. Bordeaux 27./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 24./9. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 22./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Eastham 16./9. til Campelton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. London 25./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./9. til Barrow Head f. O. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New Mills 15./9. — Næwa, Dahl, afg. Garston 26./9. til Glasgow.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Harwich 25./9. — Energi, Jensen, ank. Boness 25./9.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 20./9. for Göteborg. — Nelly, Clausen, ank. Nystad 20./9. — Fanny, Eriksen, ank. Helsingborg 25./9. — Lilly, Nielsen, ank. Wasa 22./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Gijon 27./9. — Dagny, Sørensen, ank. Barcelona 19./9. — Mary, Bang, afg. Chantenay 25./9. til Kjøbenhavn.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Suez 27./9. for hjem. — Samui afg. Sabang 16./9. for hjem. — Bandon ank. Kjøbenhavn 22./9. — Pangan afg. Singapore 23./9. for udg. — Chumpon afg. Genua 24./9. for udg. — Arabien afg. Penang 26./9. for udg. — Siam afg. Kjøbenhavn 17./9. — Indien pass. Malta 21./9. for hjem. — Kina pass. Shanghai 26./9. for hjem. — Tranquebar afg. Moji 26./9. for hjem. — Chathay ank. Tyne 26./9. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 23./9. for udg. — St. Jan afg. Paramaribo 21./9. for hjem. — St. Croix afg. Rotterdam 26./9. for hjem.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Methil 26./9. — Alf, Clausen, afg. Kronstadt 27./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Aalborg 23./9. til Petersborg. — London, Bom, ank. Petersborg 26./9. — Paris, Tholander, ank. Ghent 26./9. — Bryssel, Kaas, pass. Skagen 27./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dordrecht 27./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 25./9. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 13./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Archangel 24./9. — Martha, Christensen, afg. Rouen 25./9. — Elna, Rathje, afg. Arzew 27./9. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 27./9. — Simone, Møller, ank. Tyne Dock 23./9. — Jeanne, Olsen, afg. Karlsborg 27./9. — Vera, Larsen, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 25./9. — Anine, Leth, ank. Neufahrwasser 26./9. — Kamma, Løffler, afg. Oran 26./9. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 22./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Blyth 25./9.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Luleå 16./9. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Sundsvall 20./9. — Svend, Schmidt, ank. Grimsby 23./9. — Urania, Clausen, afg. Leith 26./9.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Libau 24./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Burntisland 25./9. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 25./9. — England, Andersen, ank. Methil 23./9. — Rusland, Bennetsen, ank. Königsberg 23./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Rotterdam 27./9. — Frankrig, Friis, pass. Sundet 27./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Swinemünde 25./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 24./9. — Freja, Nielsen, ank. Akureyri 19./9. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 23./9.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Burntisland 28./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. West Hartlepool 23./9. — Sjøland, Svarrer, ank. Rotterdam 25./9. — Agnete, Dam, afg. Danzig 22./9. — Hermia, Farup, ank. Tynen 24./9. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 24./9. — Helene, Sørensen, ank. Antwerpen 27./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 24./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 23./9. — Valborg, Hansen, ank. Boness 23./9. — Gunhild, Hansen, afg. Kristiania 20./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Trångsund 21./9. — Skinfaxe, Theilland, ank. Drammen 26./9. — Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 27./9.

Vesterhavet. Karla, N. Nielsen, ank. Keni 26./9. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Trångsund 26./9. — Inger, Schiff, ank. Esbjerg 25./9. — Ellen, Hansen, ank. Mariager 25./9. — Olga, Christensen, afg. Grantou 25./9. til Esbjerg. — Norma, Mikkelsen, pass. Helsingør 25./9. for Tarragona. — Hebe, Gregersen, afg. Brixham 25./9. til San Feliu. — Dagmar, Skou, ank. Cadix 24./9. — Bodil, Uldall, pass. Holtenu 24./9. for Königsberg. — Polly, Hansen, afg. Sevilla 24./9. til Port Mahan. — Marie, Jessen, pass. Helsingør 23./9. for Åbo. — Nora, Lauritsen, afg. Sevilla 23./9. til Almeria. — Gerda, Iversen, ank. Almeria 24./9.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 18./9. — Argus, Holm, ank. Karlskrona 18./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Middelfart 21./9.

Svendborg. Delos, Andersen, ank. Genua 20./9. — Neptunus, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 21./9. — Urania, Robach, ank. Königsberg 20./9. — Fortuna, Jørgensen, ank. Dunkerque 21./9. — Flora, Sørensen, ank. Charlestown (C.) 22./9. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Wemyss 22./9. — Rota, Hansen, ank. Brügge 22./9. — Urda, Hansen, ank. Drøbak 22./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Hornbæk 22./9. — Valborg, Jensen, ank. Umeå 22./9. — Embla, Mikkelsen, ank. Villa Real de St. Antonio 22./9. — Noah, Jørgensen, ank. Lorient 23./9. — Vonin, Larsen, ank. Island 22./9. — Niels, Nielsen, ank. Göteborg 22./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Riga 22./9. — Ariel, Rasmussen, ank. Gefle 24./9. — Solon, Rask, ank. Dunkerque 24./9. — Sophie, Mikkelsen, ank. Ørnskjoldsvik 24./9. — Henry Brooke, Rasmussen, pass. Hornbæk 24./9. — Rossing, Larsen, ank. Helsingfors 26./9. — Kruse, Larsen, ank. Umeå 25./9. — Ruth, Falentin, ank. Drøbak 25./9. — Vega, Rasmussen, ank. Havre 27./9. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Burghæd 27./9. — Emalie, Rasmussen, ank. Brest 26./9. — Lars Jørgensen, Jensen, ank. Boston 27./9. — Maagen, Jensen, ank. Ulcåborg 26./9. — Elise, Andreasen, ank. Aabenraa 27./9. — Magnet, Nielsen, Kjøge 27./9.

Æra. Ingolf, Olsen, er afg. Kubikenborg til New Ros. — Malfridur, Hansen, ank. Stralsund 23./9. — Apollo, Albertsen, ank. Warnemünde 24./9. — Anne, Hansen, ank. Larvik 24./9. — Herkules, Bager, ank. Nakskov 25./9. — Viking, Veber, ank. Oscarshavn 25./9. — Aerial, Christensen, ank. Drøbak 25./9. — Christine, Rasmussen, ank. Warnemünde 25./9. — Amalia, Andersen, ank. Frederiksbavn 25./9. — Karen, Albertsen, ank. Wismar 25./9. — I. A. Kromann, er afg. Southampton til Göteborg. — Claudia, Aaborg, er afg. Dakar til Laguna. — Fuglen, Schmidt, ank. Odense 24./9. — Atlantic, Rasmussen, pass. Prawle Point 21./9. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Stavanger 25./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Höganäs 26./9. — Mariane, Petersen, ank. Drøbak 26./9. — Neptun, Jensen, ank. Eckenförde 25./9. — Rigmor, Petersen, ank. Rügenwalde 25./9. — Merkur, Christensen, ank. Stege 25./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Rønne 26./9. — Debora, Rasmussen, ank. Pillau 24./9. — Juliane, Christensen, ank. Neapel 24./9. — Kvik, Hermansen, ank. Bandholm 25./9. — Thor, Kromann, pass. Cuxhaven 26./9. for Hamburg. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Ærøskjøbing 26./9. — Ludvig Bramsen er ank. Antwerpen 25./9. — Venus, Weber, ank. Tønsberg 27./9. — Fredensborg, Kisby, ank. Llanely 27./9. — Karen, Boye, ank. Kirckaldy 26./9. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 27./9. — Eos, Christensen, ank. Dysart 27./9. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Dungeness 24./9. for østg. — Kodan, Hansen, ank. Göteborg 26./9. — Rise, Bager, er ank. Falmouth.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. September 1911. — Kanadisk Sørettsdom. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovieranteringsforretning

Enseforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos *Tillges Boghandel.*

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 76.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 3. Oktober 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skruerakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

C. G. WARBURG.

Consulerende Ingeniør & Havari Expert.

Tilbyder med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

**WARBURG OF
LONDON**

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead,
London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

London N. W.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensens Eff.

Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinser.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbædnædriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsprovianterier
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: »Bjørch-Jensen».
Telefon 7262.

SØKORT.

Danske og fremmede Søkort, saavel enkelte som hele Samlinger, vil kunne blive rettede til Dato, efter Søkort-Arkivets Publikationer, for en moderat Betaling.

Blanksteiners Eff. (Wm. Jensen),
Toldbodvej 48.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

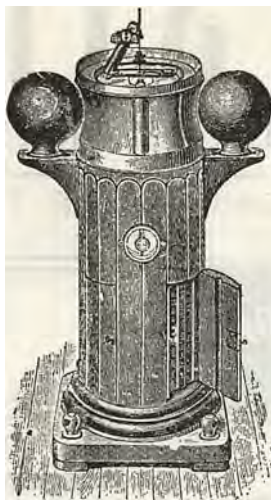
Azimutinstrumenter
Pejstetter

Kikkertør
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Øbro 125 u.

Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Paa Dansk Sefartetidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus-**KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: »KAYDYHR».

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Her- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

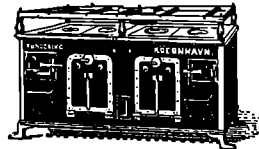
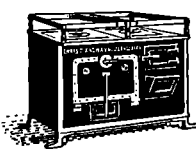
Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 3. Oktober 1911.

Trafikken paa Suez-Kanalen. I Følge en fornylig offentliggjort Statistik over Besejlingen af Suez-Kanalen i Aaret 1910, bliver denne daglig i Gennemsnit passeret af tretten Skibe. Disse tilhører for langt den største Dels Vedkommende den engelske Nationalitet. I nævnte Aar var det engelske Flag repræsenteret med 61,3 pCt., med Skibenes Rumindhold som Maal. Ialt har 2,780 engelske Skibe med tilsammen 10,4 Millioner Tons besejlet Kanalen. Stigningen sammenlignet med Aaret 1909 andrager for Skibene 0,9 og for Rumindholdet 0,6 pCt. Det tyske Flag var i samme Aar repræsenteret i Trafikken med 635 Skibe og c. 2,6 Millioner Tons. Den under tysk Flag gaaende Andel i den hele Trafik androg for Skibene 14 pCt., eller 0,2 pCt. mindre end i Aaret 1909, for Rumindholdet 15½ pCt. eller lige saa meget som i 1909. Trafikken under engelsk og tysk Flag tilsammen udgør altsaa med Hensyn til Skibenes Tal c. 75 pCt. og med Hensyn til Tonnagen henimod 80 pCt. af den hele Kanaltrafik. I denne har Godstrafikken naturligvis den overvejende Betydning. I den evropæiske Udførselstrafik spiller Kul, Petroleum, Salt og Jernbanemateriel Hovedrollen. I Aaret 1910 blev der gennem Kanalen befordret Øst efter, c. 963,000 Tons Kul, for største Delen fra Storbritannien, c. 763,000 Tons Jernbanemateriel, derimellem c. 437,000 Tons fra Storbritannien, c. 422,000 Tons Salt og c. 310,000 Tons Petroleum, af hvilken inere end de to Tredjedele kom fra De Forenede Stater i Amerika. I Retningen fra Øst til Vest blev der hovedsagelig befordret Ris, Hvede, Jute, Oljefrøsorter, Sukker, The, Uld, forskellige Mineralier og Erts. Øverst paa Listen stod i Aaret 1910 Transporten af Ris med 1,710,000 Tons, hvoraf rigelig en Tredjedel gik til Tyskland, derefter fulgte Hvede med c. 964,000 Tons, der for den overvejende Dels Vedkommende gik til Storbritannien, Jute med 856,000 Tons, hvoraf 240,000 Tons for engelsk Regning. Persontrafiken er ogsaa steget en Del i Sammenligning med Aaret 1909; den udgjorde omtrent 234,000 Personer eller 20,000 flere end i Aaret 1909. Gennemsnitlig har altsaa 650 Personer daglig passeret Kanalen. (Hamb. Corr.)

Skibsfarten paa Königsberg i 1910. Til Königsbergs Forhavn Pillau ankom der i 1910 2,821 Fartøjer (med 2,502,487 cbm.) imod 2,523 Fartøjer (med 2,225,455 cbm.) i 1909, og der afsejlede i de samme Aar henholdsvis 2,788 Fartøjer (med 2,494,660 cbm.) og 2,488 Fartøjer (med 2,211,582 cbm.).

Af de i 1910 ankomne Fartøjer var 1,992 Dampskibe, (med 2,283,023 cbm.).

De Fartøjer, der i Løbet af 1910 anløb Havnen var af følgende Nationaliteter:

Tyske 1,567, danske 440, svenske 330, nederlandske 150, russiske 13, spanske 3, engelske 128, norske 192, belgiske 9, fransk 1.

Af de danske Fartøjer, der i 1910 ankom til Pillau, var 161 Dampskibe, der maatte 110,126 Reg.-Tons og 279 Sejlskibe med 16,329 Reg.-Tons. De tilsvarende Tal var for 1909: 179 Dampskibe med 124,748 Reg.-Tons og 278 Sejlskibe med 17,014 Reg.-Tons og for 1908: 190 Dampskibe med 135,649 Reg.-Tons og 219 Sejlskibe med 11,396 Reg.-Tons.

Skibsfarten paa Königsberg tog saaledes et glædeligt Opsving og overskred, om ikke i Antal saa dog i Rumindhold, de højeste Tal, som hidtil har været naaet. Forøgelsen maa tilskrives Aarets rige Høst i Provinsen og de tilgrænsende russiske Distrikter samt de betydelige Afskibninger af Træ til Westphalen og Rhinen. Til Trods for Stigningen i Skibs- og Godstrafikken holdt Fragterne sig hele Aaret igennem paa et lavt Standpunkt, da der altid fandtes ledig Tonnage i tilstrækkelig Mængde. Fragterne fra Königsberg var endda lavere end tidligere, og selv Høstforretningen bragte intet Opsving i dem. Kun de fa-

ste Liniedampere har gjort lidt bedre Forretninger end Aaret forud.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Lodsning i det Azovske Hav. Board of Trade har, i Følge »Shipp. Gaz.«, modtaget en Kopi fra Udenrigsministeriet af følgende Meddelelse, som er udsendt fra Havnebestyrelsen i Kertch, angaaende Lodsning gennem Yenikale Strædet og til Havne i Det Azovske Hav:

Havnebestyrelsen i Kertch bekendtgør for Førere af udenlandske og russiske Dampere, som gaar til Det Azovske Hav, samt til Officerer og andre, som er knyttet til Skibsfart, at der nu fornylig er dannet en Forening af Azov-Lodser, stadfæstet af Chefen for Sorte Havs Distriktet, med udelukkende Ret til at føre Skibe af enhver Nationalitet fra Yenikale Red til Indsejlingen af Havne, hvor der til Lodsning ind i selve Havnen findes autoriserede Havnelodser, og til enhver anden Havn og Red i Det Azovske Hav og tilbage derfra. Der er ikke Lodstvang, men hvis Skibsførerne betror Lodsningen til en privat Lods, naar der kan faas en af Foreningens Lodser, saa er de, i Følge Art. 357 af »The Commercial« Lov af 1903, forpligtet til fuldt ud at betale Foreningen den takstmæssige Afgift.

En ikke kortlagt Klippe. Søretten i Hamburg har, i Følge »Shipp. Gaz.«, afholdt Forhør i Anledning af, at et af Det Tysk-Australske Dampskibsselskabs Dampere »Hanau«, har tøret en undersøisk Hindring 50 Sm. fra Cape Town og taget saa alvorlig Skade, at Skibet maatte tages i Dok i Cape Town for Reparation. Efter at have afhørt Vidnerne afsagde Søretten følgende Kendelse: »Efter Skadens Omfang maa det antages, at der findes en hidtil ukendt Klippegrund paa det Sted, hvor Uheldet indtraf.« Skibets Fører blev derfor frikendt. Uheldet hændte paa 32° 56' S. Br. og 17° 41' Ø. Lgd., paa et Sted, hvor der efter Kortet skulde være 90 Favne Vand.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland:

1) Skibe, der kommer fra Tunis og Braila, er underkastet en effektiv Karantæne paa tre Dage med Desinfektion, Overfarten ikke medregnet.

2) Skibe, der kommer fra den tyrkiske Kyststrækning mellem Saloniki — denne By iberegnet — og Papapouliou, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet;

3) Skibe, der kommer fra den evropæiske og asiatiske Kyst af Marmarahavet, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet;

4) Skibe, der kommer fra Cavalla, Dédéagatch og Porto-Lago, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten ikke medregnet, med Desinfektion;

5) den Karantæne paa 24 Timer, der var paalagt Skibe fra Aleksandria, er ophævet, og de Skibe, der kommer fra denne By, har fremtidig fri Passage efter Desinfektion og Udryddelse af Rotter om Bord;

6) Skibe, der kommer fra Havne ved Grænsen mellem Tyrkiel og Grækenland, er underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage med Desinfektion i Overensstemmelse med de angaaende Forebyggelsesforanstaltninger mod Kolera givne Bestemmelser;

Indførsel til Kongeriget fra Samsoun af enhver Slags Kvæg og Kvægavlsprodukter er forbudt.

Trueinde Kulgrubearbejderstrejke i England. Udenrigsministeriet har fra Generalkonsul Faber i London den 30. f. M. modtaget følgende Telegram:

I Gaar afholdtes en Konference mellem Kulminearbejderne og Mineejerne for om muligt at enes om et Forslag at forelægge Minearbejderne paa Mødet i Stockport 3. Oktober. I det vigtigste Spørgsmaal om Arbejdslønnen paa de »abnorme Pladser« i Minerne fastholdt hver Side bestemt sit eget Forslag, og da intet Mæglingforslag stilledes, sluttede Mødet efter otte Timers Konference uden Resultat. Til Stede var en Repræsentant fra Handelsministeriet. Da Arbejderne synes begærlige efter Strejke, og Mineejerne erklærer, at dette Spørgsmaal ikke egner sig til Mægling, udtaler Bladene i Dag Frygt for Kulstrejkens Begyndelse i næste Uge, med mindre Handelsministeriet griber ind i Tide.

Skibulykke. Göteborg, 30. September. (Ritz. Bur.). Damperen »Tessin«, der sejler paa Gøtaelven, er grundstødt og sunket udfor Tjurholmen. Damperen var ved 2-Tiden om Natten afgaaet med Markedsgæster til Göteborg. I Nærheden af Ekeskär stødte Skibet paa Grund, Passagererne stormede op paa Dækket og samlede sig paa den ene Side. Dette havde til Følge, at Skibet kæntrade. En Redningsbaad blev sat ud og førte en Del af de om Bord værende i Land. Da Baaden atter naaede ud til Damperen for at hente de øvrige, stormede Passagererne Baaden, saa at ogsaa denne kæntrade og et stort Antal Personer faldt i Vandet. Det lykkedes at redde de fleste af dem, men fem savnes. Senere meddeles, at der er fundet to Lig, det ene af Skibets Restauratrice og det andet af en ung kvindelig Passager. En Maskinist vides ogsaa at være druknet.

Da der er udbrudt Krig mellem Italien og Tyrkiet har den tyrkiske Regering meddelt Udenrigsministeriet, at fra 31. f. M. at regne vil ingen tyrkiske Fyr i Middelhavet, i Dardanellerne indtil Fyret paa Kap Naare (Nagara)? i Adriaterhavet og i det røde Hav blive tændt.

Ny italienske Konsulater i Danmark.

Den italienske Regering har i Følge »Kbhvn.« oprettet fem ny Konsulater i Provinsbyerne og et paa Island. Til Konsul i Aalborg er udnævnt A. Kauffeldt; i Frederikshavn: I. Petry; i Esbjerg: H. C. Kongstad; i Randers: S. C. Sørensen; i Helsingør: H. L. Svendsen og i Reykjavik: Chr. Zimsen.

Sø- og Handelsretsd. om.

Dom i S. S. Nr. 3/1911, afsagt den 17. Juni 1911. A/S. E. M. Z. Svitizers Bjergnings Entreprise mod Rederiet for S/S. »Constantin«, A/S. D. F. D. S.

Den 8. December 1910, Kl. c. 9½ Fm., grundstødte det de Indstævnte tilhørende Skib »Constantin«, der var paa Rejse fra Newcastle til Frederikshavn med en Ladning Stykgods, ud for Tornby Strand paa Jyllands Vestkyst c. 3 Km. Sydvest for Hirtshals Fyr. Der mærkedes om Bord kun et svagt Stød ved Grundstødningen, og der blev straks slaaet fuld Kraft »Bak«, men Skibet stød fast i Grunden. Efter at have ladet Maskinen arbejde fuld Kraft »Bak« i c. tre Kvarter uden Resultat, samtidig med at Agterpeaktanken blev fyldt for at lette Forskibet, forsøgte man at føre et Varpanker ud, men Ankeret holdt ikke i Bunden. Et nyt Forsøg førte ikke

til bedre Resultat, og Agterskibet svingedes af Strømmen ind mod Land, saa at Skibet efterhaanden kom til at ligge langs med Landet i sydvestlig Retning. Kl. c. 1 var »Expres«, tilhørende samme Rederi som »Constantin«, kommen til Stede og var ankret i Nærheden af »Constantin«. »Expres« fik imidlertid ikke Forbindelse med »Constantin«, og Føreren af »Constantin« afsluttede derpaa Kl. c. 4 Kontrakt med Citanterne, Em. Z. Svitizers Bjergnings Entreprise, hvis Bjergningsdamper »Kattegat« Kl. c. 2 var kommen til Stede, men hvis Assistance »Constantin«s Fører ikke den Gang vilde modtage, da han først vilde afvente Resultatet af »Expres«s Forsøg. »Constantin«, hvis Amning ved Afgang fra Newcastle var 14' for, stod nu med c. 12' Vand baade for og agter og stødte til Tider haardt i Grunden. Søen var med Undtagelse af nogen Dønning rolig og Vejret godt. Saa snart Bjergningskontrakt var afsluttet, gik man fra »Kattegat« i Gang med Bjergningsarbejdet, idet »Kattegat«s Bagbords Anker blev ført ud i nordvestlig Retning for »Constantin«, og »Kattegat« gik ind imod dette Skib, idet der blev stukket Kæde ud til 140 Favne, hvorpaa en Staalslæber førtes om Bord i »Constantin«. Der var imidlertid mødt Mandskab fra Land, som var behjælpelig med Arbejdet. Slæbningen paabegyndtes derefter c. Kl. 5½ med det Resultat, at »Constantin« efter en god halv Times Slæbning kom flot og bugseredes ud paa dybt Vand. Begge Skibene afsejlede derpaa til Frederikshavn med Ankomst Kl. c. 1 Nat. Næste Dag fandt Dykkerundersøgelse Sted, uden at der dog konstateredes nogen Skade paa Skibets Bund.

Efter at Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelse var bleven opsagt fra de Indstævntes Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter af det tilkendte Beløb og med Tillæg af Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har sluttet sig til denne Paastand, idet de dog har paastaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

De reddede Værdier er af Parterne opgivet til forskellige Beløb, nemlig af Citanterne til c. 92,000 Kr., og af de Indstævnte til c. 80,000 Kr. »Kattegat« er vurderet til 150,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 10,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanterne med Renter heraf som paastaet, hvorimod Sagens Omkostninger som indbefattet i det tilkendte Beløb, vil være at ophæve.

Islandsk Lov om Sundhedspas for Skibe.

Vedtaget af Altinget og stadfæstet af Kongen den 11. Juli 1911.

§ 1.

Den Skibe i Følge Lov Nr. 34 af 6. Novbr. 1902 § 2, jfr. Lov af 15. April 1854 § 8, paahvilende Forpligtelse til at medføre Sundhedspas bortfalder.

§ 2.

Denne Lov træder straks i Kraft.

§ 2 i Lov af 6. November 1902 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse til Island lyder saaledes:

»Ethvert Skib, der fra Udlandet ankommer her til Landet og vil have Forbindelse med Land eller med Indbyggerne, er pligtigt til at medføre Sundhedspas fra Afgangsstedet, der for Skibe fra udenrigske Steder skal være bekræftet af den danske Konsul paa Stedet, eller, hvis ingen saadan findes der, af Stedets Øvrighed.«

§ 8 i Lov af 15. April 1854 om Skibsfart og Handel paa Island lyder saaledes:

»Enhver Fremmed, som fra Fremmed Sted gør Handelsrejser til Island, skal, foruden islandsk Søpas, være forsynet med en Varefortegnelse, som nøjagtigen angiver Ladningens Indhold, og hvis Rigtighed skal være attesteret af den danske Konsul, eller,

hvor ingen Konsul er, af Øvrigheden paa Stedet, ligesom og med behørig Beviser for, at hverken Mæslinger, Kopper eller andre smitsomme Sygdomme ere herskende paa det Sted, hvorfra Skibet afsejler, eller blandt Mandskabet, hvilke Bevisers Rigtighed ligeledes skulle være attesterede af den danske Konsul eller Øvrigheden paa Stedet. For hver Klasse af disse Attestationer, saavel som for den i § 4 ommeldte Attestation, tilkommer der den danske Konsul 6 Sk. pr. dansk Commereelæst af Skibets Drægtighed. En saadan Varefortegnelse skulle ligeledes de Skibe medbringe, der i Henhold til denne Lovs § 2 ville drive Handel med de af samme til Island opførte Varer. For Skibe, som fra indenlandsk Toldsted udgaa til Island, træder udgaaende Told-seddell istedetfor Varefortegnelsen, hvorimod danske Skibe, som fra fremmed Sted sejle til Island, skulle medbringe Varefortegnelse og Sundhedsattester, som ovenfor foreskrevet for fremmede Skibe. Saasnart Skibet er ankommet i Havn paa Island, skulle Passet og de øvrige fornøvnede Bevisligheder forevises Stedets Politimester og paategnes af ham, hvorfor erlægges et Gebyr af 16 Sk. pr. dansk Commereelæst af Skibets Drægtighed, naar Skibet haade udlosser og indtager sin hele Ladning inden samme Retsbetjents Jurisdiktion. Men lossen eller lader Skibet i Havn under forskellige Jurisdiktioner, erlægges kun Halvdelen af bemeldte Gebyr til Politimesteren paa hvert af de Steder, hvor der losses eller lades. Paa hvert Sted, hvor noget er ladet eller lossen, skal til Politimesteren indsendes Beretning herom. Alt, hvad der losses, skal opføres paa Varefortegnelsen eller Told-seddelen. Disse blive paa sidste Bestemmelsessted at afgive til Politimesteren og af denne at indsende til Indenrigsministeriet.»

Endvidere er der under samme Dato vedtaget en ny Havnelov for Reykjavik Købstad.

I denne Lov bestemmes:

§ 1.

Til Anlæg af Havn i Reykjavik bevilges af Landskassen indtil 400,000 — fire Hundrede Tusinde — Kroner imod det trødbelte — en Million og to Hundrede Tusinde Kroners — Tilskud af Reykjaviks Havnekasse. Dette Beløb udbetales Reykjaviks Byraad i Forhold til Havnekassens aarlige Tilskud til Anlægget.

§ 2.

Islands Minister bemyndiges til paa Landskassens Vegne at indstaa for et Laan af indtil 1,200,000 Kr., som Reykjaviks Byraad maatte optage til Havneanlægget.

§ 10.

Til Bestridelse af Omkostningerne ved Anlægget og Vedligeholdelse af Havnen og dens aarlige Drift gives der Hjemmel til at opkræve af Skibe og Baade, der ankre i den autoriserede Havn, i Reykjavik saaledes som den vil blive bestemt ved et Reglement, samt af disses Ladning følgende Afgifter:

- 1) Læsteafgift.
 - 2) Fyrafgift.
 - 3) Vareafgift. Undtagne herfra ere dog de Varer, der i Henhold til Skibets Varefortegnelse ere bestemte til andre Havne i Landet, hvis de ikke losses i Land.
 - 4) Broafgift af Skibe, der lægge til ved Havnens Skibsbroer.
 - 5) Fortøjningsafgift af Skibe, der bruge Havnekassens Fortøjninger.
- Disse Afgifter samt Afgifter for Afbenyttelsen af Havnens andre Ejendele bestemmes ved et af Reykjaviks Byraad affattet og af Islands Ministerium stadfæstet Reglement, hvori tillige bestemmes, hvem der skal erlægge og indkræve disse. Indkrævningen kan overdrages Byfogden i Reykjavik.

Orlogsskibe og Lystfartøjer ere fritagne for Læsteafgift.

§ 17.

I øvrigt bliver alle Forskrifter angaaende uhindret og farefri Færdsel i Havnen, god Orden i samme og andre fornødne Forskrifter vedrørende Havnen at fastsætte i et af Byraadet affattet og af Ministeriet stadfæstet Reglement, hvori tillige kan fastsættes Bøder af 10—500 Kr. for Overtrædelse af samme.

Bøder i Henhold til denne Lov tilfalde Havnekassen.

Det nævnes ikke i Loven, hvornaar de i § 10 angivne Udgifter træder i Kraft og heller ikke deres Størrelse, men i Henhold til næstsidste Stykke i § 10 vil Reglementet herom blive fastsat af Reykjaviks Byraad.

Da imidlertid første Stykke i § 10 siger, at Afgifterne skal bruges »til Bestridelse af Omkostningerne ved Anlæg af Havnen«, tør man vistnok forudsætte, at Opkrævningen af disse Havneudgifter vil finde Sted samtidig med Paabegyndelsen af Havneanlæggene.

(Meddelt af *Dansk Sejlskibsroderi-Forening.*)

Lloyd's Underwriters.

Fra anset Side skrives der til »Hamb. Corr.«: Siden den Tid, da den foretagsomme Kafévært Edvard Lloyd fik den Idé at centralisere Skibs- og Assurance-Efterretningerne, har Lloyd's Korporationen udviklet sig til Verdens mægtigste Forsikringsbørs, i den stolte Bygning Royal Exchange i Hjertet af City. Hvem, der har Lejlighed til en Eftermiddag mellem Kl. 2 og 4 at gøre en Tur derigennem, vil faa et uforglemmeligt Indtryk af det kæmpemæssige Forretningsliv, som udvikler sig her. Medens ellers Larmen f. Eks. paa en Fondsbørs undertiden kan minde om et af Hagenbecks Dressurbure, saa afvikler alt sig her roligt og lydløst, kun af og til afbrudt af den rødklædte Dørvogters drønende Stemme, naar han opraaber et Medlems Navn, hvem en eller anden Besøgende ønsker at tale med, eller hvis Klängen af Klokkerne fra »Lutine«, denne Englændernes Relikvi, som i forrige Aarhundrede blev taget fra et erobret fransk Krigsskib, forkynder, at et savnet Skib atter er kommet til Syne.

Lloyd's Assurandører er ogsaa fordelagtig kendt paa Fastlandet, for først gennem dem er den uhyre Genforsikringsforretning blevet mulig, som danner Rygraden for det nuværende Søforsikringsmarked, og som i første Linie har bidraget til Fordeling af Risikoen og derved til billigere Præmier.

I Handelsverdenen er imidlertid alt i en stadig Omveksling; i Tidens Løb kommer der til Slut et Vendepunkt, ved hvilket en Institution har overlevet sig, eller i det mindste skyder skadelige Sideskud, naar den ikke reformeres, mens Tid er. Lloyd's frie Forsikringsbørs har hist og her udviklet sig til et vildt Assurancemarked og herved meget bidraget til den usunde Præmie-Konkurrence, der allerede i aarevis har tyngt Søforsikringsforretningen og truer med en Gang at blive dens Ruin. Hos Lloyd's er det tilstrækkeligt, naar man stiller en Sikkerhed af £ 5,000 for sine Forpligtelser; dermed er Assurandøren færdig. Han kan forsikre til en hvilken som helst Præmie; hvorledes han bedømmer Risikoen, bliver hans Sag. Ingen kan foreskrive ham noget, ingen obligatorisk Tarifforpligtelse binder ham; den fuldeste individuelle Frihed er Løsenet. Hvis Forretningen falder uheldigt ud, saa ophører Medlemmets Forretningsdeltagelse af sig selv, naar de £ 5,000 slipper op, og Sagen er dermed forbi. Nu og da er det allerede gaaet paa den Maade for forskellige Assurandører, og man hører jævnlig endogsaa om gamle Firmaers Fald. For at imødegaa den herved opstaaende Mistro til Sikkerhed af Lloyd's Policer, blev for nogle Aar siden Systemet om de enkelte Medlemmers aarlige Statusopgørelse indført — dog er den frivillig — saaledes at enhver kan aflægge Regnskab over sin Formuestatus og sine Forretningsforhold, naar han vil.

Enhver vedvarende Præmie-Konkurrence naar dog en Gang et Lavmaal, som ikke kan overskrides. Dette Lavmaal synes nu for Tiden at være naaet. Allerede i aarevis har de store, engelske Selskaber, naar de i det hele har udbetalt en Dividende, levet af Renterne af den Kapital, som de har opsparet i tidligere Aar, trods det at Selskabernes Præmier stadig er højere end Lloyd's Underwriters. Dersom Selskaberne vilde anbringe deres Formue i Sparekassen, saa vilde de gøre en bedre Forretning end ved at fortsætte Tegningen af Søforsikringer. Det staar ikke bedre til med adskillige Selskaber paa Fastlandet, og overalt hedder det: Paa den Maade kan det ikke blive ved at gaa! Ved anerkendt slet Risiko som Sejlskibe og gamle Trampdampere er Præmien allerede i længere Tid steget betydeligt. Lloyd's Assurandører synes omsider ogsaa at ville regulere Præmierne. Som Sport har Søforsikringsforretningen i Længden ingen Tiltrækning, selv for en Englænder, naar den kun bringer Tab. »Fairplay« bringer derfor en officios Meddelelse om, at en Række gamle Lloyds Firmaer har til Hensigt at trække sig ud af Søforsikringsforretningen paa Grund af de ganske utilstræk-

kelige Præmier. Gevinst bringer hos Lloyds nu kun forskellige Specialiteter, af hvilke nogle er mere eller mindre ekscentriske som f. Eks. Forsikring mod Indbrud, Ulykke, Kaution, Tvillinger, mod den Risiko om de Liberale eller Unionisterne vil sejre i Valgkampen, om Kongen bliver syg paa Kroningsdagen, om England før 1. Januar 1912 vil blive indviklet i en kontinental Krig, det vil sige i en Krig med Tyskland, eller om Hertugen af Westminster Hest vil vinde Derbyløbet. Bekendt er Historien om den Særling, der Aar efter Aar forsikrede sig imod, at Monumentet, den gamle Brandsøjle, i Puddingstreet i det ældgamle London Bridge Kvarter kunde falde ned paa hans Bod. Præmien bliver endogsaa angivet til $\frac{1}{8}$ pCt. »Fair-play«s Meddeler frygter dog for, at det selv med disse Specialiteter i Længden vil gaa lige som med den ældre Søster, Søforsikringen. Faar Præmie-Konkurrencen først Indpas, saa er der ikke mere nogen Grænse. Ser den ene, at den anden tjener noget paa en særlig Forsikringsgren, saa lokker han Forretningen til sig ved billigere Tilbud, og sluttelig synker det alt i samme Dyb. »Konkurrence er Handelens Sjæl, men Købmandens Ruin«, siger de paradoksale Franskmand. Forretningerne paa Fastlandet har gjort lignende Erfaringer. Man behøver kun at minde om den Milliongevinst, som den geniale Opfinder af Kautionsforsikring kunde tage hjem i det første Tiaar, og det beklagelige Resultat, som Kautionsforsikring nu, paa Grund af den vilde Konkurrence, som Regel bringer alle de Sel-skaber, der tager Del deri.

Skaderne skal i det forgangne Aar, i Følge »Review«, have været overordenlig store for Lloyds i London. De andrager c. 6,000,000 £. For at beskytte Lloyds hidtidige Ry, der som nævnt nu bliver understøttet af en Sikkerhedsstillelse af 5,000 £ for hvert Medlem, tænker man paa et Lovforslag, der tager Sigte paa solidarisk Sikkerhedsydelse.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles tilfredsstillende, og der er i den forløbne Uge sluttet flere Sejlere fra Bollenhavet til pæne Rater, dog aftager Antallet af Laster, da Afslutning fra Norrbotten nu maa betragtes som ophørt for dette Aar, medens Sydbotten og Finskebugten endnu har Laster nok til den ledige Tonnage. Rusland og Tyskland har flere Træ- og Kornlaster tilstrækkelig for Behovet. Danmark har vedvarende nogle Korn- og Cementlaster til acceptable Rater. Vestsverig og Østnorge noterer fremdeles flere Træ-, Is- og Træmassefragter uden Svingning i Raterne.

Forholdene er saaledes endnu tilfredsstillende i denne Fart. Hvad angaar Returfragter Vest fra, da er der i den forløbne Uge sluttet et større Antal Sejlere for Kul, Clay og Oljekager til Danmark og Østersøen til £ 8 à 9 pr. Keel resp. 8/6 à 9/6 pr. Ton Clay, og Markedet ligger fremdeles ret tilfredsstillende for denne Fart.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Markedet for Nordtysklands Vedkommende ikke overdrevent livligt; nogle Rugladninger pr. Oktober har været fremme i sidste Uge, saaledes fra Stralsund og Greifswald til 4 M., derimod noterer Barth og Rostock for Tiden intet, og de synes saaledes foreløbig at have dækket deres Behov. Stettin er stadig ret flov; derimod noterer Stolpmünde ligeledes for Rug 5 M. og har sluttet til Nykjøbing Falster 5½ M. Königsberg og Danzig er uforandret, og fra Memel noteres kun Trælaster, saaledes til Geestemünde 26 à 27 M., Rendsburg, Neustadt 24 à 25 M. Sverig er fast med rigelig Udbud af Stenlaster og for enkelte Lossepladsers Vedkommende til lidt højere Rater, saaledes no-

terer Karlshamn til Hamburg 4½ M., Elbing 5 M. for Gadesten, Kiel Kantsten 4½ M., ligesom Lysekil har sluttet Kantsten til Königsberg 6 M. Norge byder for Feldspath fra Kristianias Distrikt til Stettin 4¾ à 5 M., medens Kristianssand slutter til 5 à 5¼ M. Danmark har fra Provinserne flere Byglaster til Kjøbenhavn, Hamburg og Belgien og enkelte til Norge. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe for Hvede til Trelleborg 10 Øre, Ystad 11 Øre, Malmø 8 Øre, Aalborg 12 Øre, Sago til Flensborg 3¾ M., Flintsten til Stettin 3 M. Fra lossende Dampere vil komme nogle Omladninger til Svendborg og Vejle.

Fra Sø og Land.

De dansk-vestindiske Øers Folketal. Ligesom i det egentlige Danmark afholdtes der Folketælling paa de dansk-vestindiske Øer den 1. Februar 1911.

Efter den foreløbige Opgørelse udgjorde Øernes Folkemængde 27,086 Mennesker. Ved den foregaaende Tælling, der fandt Sted den 1. Februar 1901, var Tallet 30,527, og Øernes Befolkning er saaledes i de mellemliggende ti Aar gaaet tilbage med c. 3,400 Mennesker. Denne Nedgang i de dansk-vestindiske Øers Folketal er en Forsættelse af en Bevægelse, der rækker helt tilbage til 1840. Dengang havde Øerne en Folkemængde af c. 41,000; i 1870 var Tallet gaaet ned til 38,000, i 1890 til 33,000 og nu altsaa til 27,000.

Af de tre Øer har St. Croix 15,467 Indbyggere, St. Thomas 10,678 og St. Jan 941.

Den største By paa de dansk-vestindiske Øer, Charlotte Amalie paa St. Thomas, har 8,247 Indbyggere. Af de to Byer paa St. Croix har Christianssted 4,592 og Frederikssted 3,203 Indbyggere. Endelig har den lille By Crux bay paa St. Jan 33 Indbyggere. Hele Bybefolkningen udgør saaledes godt 16,000, Landdistrikternes Befolkning 11,000. Bybefolkningen er i de sidste ti Aar gaaet tilbage med omtrent 10 pCt., Landbefolkningen med godt 13 pCt. (Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Signe, svensk Galease, er Natten til den 29. September, paa Rejsen fra Kiel til Karlskrona med Kullast, strandet ved Hyllekrog. Kaptajn og Mandskab reddede sig i Land i Skibets Baad. Skibet staar haardt.

Vilhelma, 3/m. Skonnert af Thisted, er paa Rejsen fra Methil med Kullast strandet ved Fjaltring. Besætningen, ialt tre Mand, reddedes ved Raketapparat. Skibet er Vrag.

Alexander, Skonnert af Riga, er den 30. September grundstødt paa Middelgrunden. Svitizers assisterer.

Zephyr, Galease af Nakskov, er, paa Rejsen fra Mariager med Cement hertil, sprunget luk og blev synkende sat paa Grund ved Hesselø. »Bien« har bragt Skibet flot og ind til Helsingør for Reparation.

Alpha, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 24. f. M. strandet paa Sigulfjord (Nordisland) og staar paa 9 Fod Vand. Skibet har Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 1./10. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 27./9. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 28./9. hertil. — Anglo Dane, Gommesen, ank. hertil 30./9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 30./9. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 30./9. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20./9. til New York. — Arno, Fischer, ank. Torneå 26./9. — Aurora, Tønnesen, ank. Tarragona 30./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 30./9. hertil. — Beira, Lunge, ank. Barcelona 1./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Christianssand 30./9. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 25./9. — Christian IX, Holm, pass. Gravelines 1./10. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Portland 28./9. hertil. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 1./10. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./9. til London. — Garonne, Kromann, ank. hertil 29./9. — Odessa, ank. Libau 30./9. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 28./9. til Kristianssand. — Hengest, Munck, ank. hertil 2./10. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 29./9. — I. C. Jacobsen, Pe-

tersen, ank. Livorno 1./10. — Jolantha, Henriksen, afg. herfra 30./9. til Neufahrwasser. — Kasan, Mikkelsen, pass. Bruusbütte 1./10. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 27./9. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 30./9. — Kursk, Wienecke, afg. Bordeaux 30./9. til La Rochelle. — Louise, Larsen, ank. hertil 2./10. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 1./10. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 30./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Palermo 30./9. til Leghorn. — Morsøe, Nellemann, ank. Funchal 27./9. — Moskø, Jon Jonsen, afg. Petersborg 30./9. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Lissabon 21./9. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 29./9. for Petersborg. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 27./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 27./9. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 23./9. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 30./9. — Perm, Gotthardt, ank. London 25./9. — Pregel, Iversen, ank. Cadix 1./10. — Saga, Wiberg, pass. Bruusbütte 29./9. for Antwerpen. — Saxo, Müller, pass. Bruusbütte 29./9. for London. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 29./9. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 28./9. — Thyra, Dam, ank. Trondhjem 29./9. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 1./10. for Malaga. — Tyr, Thaning, ank. hertil 1./10. — United States, Gotsche, ank. hertil 27./9. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 28./9. — Viking, Meyer, ank. hertil 1./10. — Minsk, Harder, ank. Sevilla 30./9. — Tomsk, Kruse, ank. Petersborg 27./9. — Saratov, afg. Libau 30./9. til Hull. — Vadsø ank. Manchester 29./9. — Lena ank. Stettin 28./9. — Fairhead ank. Stettin 30./9.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang, afg. Port Said 28./9. hjemg. — Samui, afg. Sabang 16./9. hjemg. — Bandon ank. Fredriksstad 1./10. udg. — Pangan ank. Bangkok 26./9. udg. — Chumpon afg. Suez 1./10. udg. — Arabien afg. Singapore 29./9. udg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien pass. Sagress 27./9. hjemg. — Kina afg. Shanghai 26./9. hjemg. — Tranquebar afg. Moji 26./9. hjemg. — Cathay afg. Tyne 1./10. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 23./9. udg. — St. Jau afg. Paramaribo 21./9. hjemg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 29./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Villareal 27./9. — Amalienborg ank. Kroustad 25./9. — Anna Mærsk afg. Brahestad 26./9. — Brattingsborg ank. Archangel 21./9. — Borglum afg. Huelva 20./9. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 27./9. — Dansborg afg. Helnäs 26./9. — Elsborg ank. Acton Grange 22./9. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg afg. Grangemouth 27./9. — Fredensborg pass. Kjøbenhavn 24./9. — Frederiksborg ank. Granvik 27./9. — Guldberg afg. Sunderland 28./9. — Gurra pass. Sagres 24./9. — Hammershus ank. Antwerpen 24./9. — Harrildsborg pass. Ushant 25./9. — Huudborg ank. Trondhjem 27./9. — Høneborg ank. Methil 25./9. — Jelling ank. Aalborg 24./9. — Jomsborg ank. Tyne 25./9. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jægersborg afg. Sunderland 27./9. — Kallundborg ank. Newcastle 25./9. — Kalø pass. Sagres 27./9. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 28./9. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre pass. Algiers 20./9. — Lilleborg ank. Barcelona 26./9. — Marselisborg afg. Hull 21./9. — Nasborg ank. Archangel 26./9. — Peter Mærsk ank. Kjøbenhavn 26./9. — Randelsborg ank. Wiborg 27./9. — Rosenborg ank. Hull 28./9. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 26./9. — Skakkeborg ank. Aalborg 22./9. — Skanderborg afg. West Hartlepool 22./9. — Skjoldborg ank. Nicolajstad 25./9. — Skodsborg ank. Sunderland 25./9. — Spigerborg ank. Rendsburg 26./9. — Stegelborg ank. Archangel 18./9. — Stjerneborg afg. Jacobstad 26./9. — Søborg ank. Newport 18./9. — Taarnborg ank. Boness 25./9. — Tuborg ank. Fairwater 22./9. — Ulfsborg afg. Penarth 28./9. — Uranienborg ank. Huelva 20./9. — Visborg ank. Pernau 24./9. — Vordingborg ank. West Hartlepool 30./9. — Ørkild pass. Algiers.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, afg. Mariager 30./9. til Riga. — Olga, Christensen, afg. Esbjerg 30./9. til Hammholm. — Nordsoen, Gram, afg. Burryport 29./9. til Malmø. — Laura, Pedersen, ank. til Råfsø 29./9. — Gerda, Iversen, afg. Almeria 30./9. til Liverpool. — Nexos, Basse, afg. Tarragona 29./9. til Valencia. — Marie, Jessen, afg. Åbo 29./9. til Wartsala. — Nancy, Nielsen, afg. Trångsund 28./9. — til Barcelona. — Polly, Hansen, ank. Port Mahon 28./9. — Karla, Nielsen, ank. Uleåborg 28./9. — Nautik, Nielsen, afg. Bandholm 29./9. til Hernösand. — Inger, Schiiff, afg. Esbjerg 27./9. til Råfsø. — Johanne, Thøgersen, afg. Wasklot 27./9. til Barcelona.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 26./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 16./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Rotterdam 28./9. til Burutisland. — Russ, Petersen, ank. Bordeaux 27./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 24./9. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 29./9. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Eastham 16./9. til Campbellton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. London 25./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./9. til Barrow Head f. O. — Helmer

Mørch, Thorsøe, ank. New Mills 15./9. — Newa, Dahl, ank. Glasgow 27./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Trångsund 21./9. — Skinfaxe, Theiland, afg. Drammen 30./9. — til Methil. — Gulfaxe, Petersen, afg. Riga 30./9. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 28./9. — London, Bom, afg. Petersborg 27./9. til Blyth. — Paris, Tholander, afg. Ghent 29./9. til Leith. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerburg 23./9. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dordrecht 27./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 25./9. — Roma, v. Thun, ank. Burutisland 29./9.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Horsens 30./9.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. London 28./9. — Svend, Schmidt, ank. Grangemouth 30./9. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 30./9.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Libau 28./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kallundborg 29./9. — Holland, Poulsen, afg. Bandholm 30./9. — England, Andersen, afg. Methil 29./9. — Rusland, Bennetsen, ank. Wiborg 1./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Rotterdam 27./9. — Europa, Hansen, ank. Port Talbot 1./10. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 23./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Libau 29./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Alf, Clausen, pass. Holtenau 1./10. til Emden.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 24./9. — Freja, Nielsen, afg. Akureiry 28./9. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 29./9.

Heimdall. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Archangel 24./9. — Martha, Christensen, afg. Blyth 30./9. — Elna, Rathje, afg. Arzew 28./9. — Therese, Pedersen, afg. Tyne 27./9. — Simone, Møller, afg. Tynen 28./9. — Jeanne Olsen, afg. Neder Kalix 29./9. — Vera, Larsen, afg. Archangel 28./9. — Daisy, Lagesen, ank. Umeå 1./10. — Anine, Leth, ank. Kronstadt 1./10. — Kamma, Løffler, ank. Tunis 30./9. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 22./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Blyth 29./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. West Hartlepool 23./9. — Helene, Sørensen, ank. Antwerpen 27./9. — Sjælland, Sværre, afg. Rotterdam 28./9. — Agnete, Dam, ank. Dunkerque 27./9. — Herminia, Farup, ank. Odense 1./10. — Alice, Jørgensen, afg. Dauzig 29./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 29./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 30./9. — Valborg, Hansen, ank. Horsens 29./9. — Gunhild, Hansen, afg. Grimsby 30./9.

Dania. Ely, Meivertz, pass. Portland 27./9. for Göteborg. — Nelly, Clausen, ank. Nystad 20./9. — Fanny, Eriksen, afg. Landskrona 30./9. til Karlskrona. — Lilly, Nielsen, afg. Wasa 28./9. til Koivusari. — Alexy, Lorentzen, ank. Gijon 27./9. — Dagny, Sørensen, ank. Marseille 30./9. — Mary, Bang, pass. Chautenay 25./9. til Kjøbenhavn.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Burutisland 30./9.

Sejlskibe.

Æro. Thor, Kromann, ank. Hamburg 26./9. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 28./9. — Argus, Jensen, ank. Flensborg 28./9. — Solon, Rasmussen, ank. Karlshamn 28./9. — Salus, Andersen, ank. Dieppe 27./9. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Göteborg 28./9. — Atlantic, Rasmussen, ank. Göteborg 28./9. — Majus Bay, Østermann, afg. Randers 27./9. til Aalborg. — Arken pass. Dungeness 25./9. p. R. t. St. Ybes. — Hansigne er afg. Svendborg til Sundsvall. — Lauritz, Folmer, ank. Bagenkop 28./9. — Ægir, Winther, ank. Reykjavik 28./9. — Hertha, Krull, ank. Råfsø 28./9. — Harris er 26./9. prajet paa 51° 54' N. Br. 2° 38' Ø. Lgd. — Diana, Hansen, ank. Brest 28./9. — Svip, Jensen, ank. Rødvig 28./9. — Hekla, Hermansen, ank. Helsingør 29./9. f. O. — Æro, Christensen, ank. Swinemünde 29./9. — Minde, Rasmussen, ank. Nakskov 29./9. — Salvador, Sand, ank. Luleå 29./9. — C. M. Petersen ank. Swinemünde 29./9. — H. C. Grube, Svane, pass. Beachy Head 27./9. for Hamburg. — Berthe, Madsen, ank. Frederikshald 28./9. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 28./9. — Mester, Petersen, ank. Svendborg 28./9. — Immanuel, Bager, ank. Dieppe 28./9. — R. Fabricius, Hansen, ank. Livorno 29./9. — Concordia, Madsen, ank. Tønsberg 29./9. — Svanen, Møllmann, ank. Middlesbro 30./9. — Bien, Petersen, ank. Pillau 30./9. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 30./9. — Albertine, Madsen, ank. Libau 30./9. — Activ, Schmidt, ank. Bagenkop 30./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Oktober 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Islandsk Lov om Sundhedspas for Skibe. — Lloyds Underwriters. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibs- efterretninger.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 28, ved Havnen.

Dr. med. Goldschmidt, Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cron-tadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekvipering
og
Provianteringsforretning,
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garantierar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^o
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavn, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farv.handel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.
er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 77.

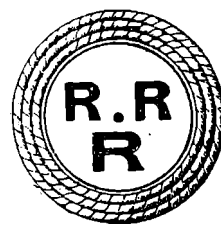
Kjøbenhavn, Fredag den 6. Oktober 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve Telefon 5601
 til Bunkers og Lastrum
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt genaaem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Økxler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22. Copenhavn 42

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Etableret 1850. „Smith,
 Cronstadt“. Havarikommissionær. Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Cronstadt, Rusland.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Alt Skibsarbejde udføres
 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.
 These Works are now installed with Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Alten Kl. 6¹/₂ - 8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsprovierter
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

VIKING" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STENFABR. XANIA

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning.

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Belebøt (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faa s overalt!
R. H. Segelcke A/S, Hjørring.



NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlsgade 19. Telf. Øbro 1030.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømissie fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 6. Oktober 1911.

Ensartede Bestuvningsregler for Finland. Stuverforholdene i Finland har det hidtil været vanskeligt for Rederne at blive klog paa, skriver »Norg. Sjøft.«. De forskellige Dimensioner af Trælast har saaledes været henført til snart en, snart en anden Sort, eftersom Kutyme eller Sædvane har udviklet sig i de forskellige Distrikter.

Disse uregelmæssige Tilstande har været til Gene i mange Henseender. Rederne har saaledes ikke kunnet beregne Udgifterne ved Ladningens Indtagelse forud, medens de samtidig har givet Anledning til gensidig Mistænkeliggørelse, Protester og forskellige Uenigheder.

The Baltic and White Sea Conference har arbejdet baade længe og godt for at bringe mere System i dette Virvar, og endelig er det ogsaa lykkedes Foreningens Bestyrer, Hr. I. F. Myhre, at faa arrangeret et Fællesmøde med de finske Stuvere.

Der mødte c. tyve Repræsentanter for de forskellige Stuverforbund — lige fra Kemi til Wiborg. Efter lange Forhandlinger blev der vedtaget en Overenskomst, hvis Indhold kontraktuæssig fastsætter, hvilke Dimensioner, der skal henføres til den ene eller den anden Varesortering, saasom Planker, Battens, Bord etc.

Mødets Forhandlinger godtgjorde med fornøden Tydelighed Nødvendigheden af denne Reform; under Diskussionen herskede der nemlig den største Begrebsforvirring om Dimensionernes Klassificering. Dette er alt saa nu kommet i Orden.

Dokavgifter i Santos. Den britiske Vicekonsul i Santos giver, i Følge »Shipp. Gaz.«, følgende Oplysninger om Havneavgifterne i Santos:

	Pr. Dag pr. Meter af den afbenyttede Kaj	
	Reis.	d.
Sejlskibe	500	8
Dampskibe	700	11

Samt endvidere for Benyttelsen af Kajen og som et Bidrag til Omkostningerne ved Opmudring af Kanalen og Havnen 2\$ 500 Reis (3/4) pr. Meter-Ton af indladet eller udlosset Last. Santos Dok-Kompagni paatager sig ogsaa Stuvning. Afgiften baade for Indlastning og Løsning er 1 Milreis (1/4) pr. Meter-Ton.

Fyrafgifterne, som erlægges af ethvert Skib, er nu 100 Milreis (£ 6.2.6). Hospitalavgifterne er ogsaa forhøjet og beløber sig gennemsnitlig til c. 80 Milreis (£ 5.6.8) for Dampere, varierende efter deres Størrelse, hvorfor Behandling af Sømænd paa Hospitalet, der har en særlig Sømandsafdeling, er fri.

De Frahmske Slingretanke. Den Opfindelse, der er gjort af Direktør H. Frahm ved Blohm & Voss' Værft i Hamburg, hvorved Skibes Rulning i Søen i en betydelig Grad bliver ophævet, og som tidligere har været udførlig omtalt her i Bladet, synes at blive mere og mere paaskønnet, og har allerede fundet Anvendelse i forskellige Skibe. Saaledes er en Lystdamper »Victoria Louise«, som tilhører Hamburg-Amerika Linien, og som nylig har forladt Hamburg paa sin første Rejse, blevet forsynet med Slingretanke. Det samme er Tilfældet med en ny Dampere »Dania«, som Det Forenede Dampskibsselskab har ladet bygge i Sommer hos Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Krigen. I Følge Telegram til Udenrigsministeriet fra den svenske Gesandt i Konstantinopel, der varetager Danmarks Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering bestemt, at Skibe, der skal sejle gennem Dardanellerne, ikke vil faa Tilladelse til efter Solnedgang at passere

Linien mellem Fyrene Sed el Bahr og Koumkale, samt at Kystfyrene vil blive slukket.

Den italienske Regering har den 3. ds. notificeret Udenrigsministeriet, at den fra den 29. f. M. at regne har erklæret effektiv Blokadetilstand indtraadt for Kysten af Tripolis og Cyrenaika mellem 11° 32' og 27° 54' Ø. Lgd. efter Greenwich. Neutrale Skibe vil der blive indrømmet en af den kommanderende Admiral fastsat Frist fra sidstnævnte Dato at regne.

Søulykker. London, 3. Oktober. Til Lloyds telegraferes fra Gravesend: Dansk Skonnert »Clytia« af Thuro, paa Rejse fra Neder-Kalix (Sverig) med Tøndestave er ankommen hertil paa Slæb af en Bugserdamper. Skonnerten har mistet en Del af Dækslasten. To Mand af Besætningen er druknet.

Hamburg, 3. Oktober. Kaptajnen paa den hertil ankomne Dampere »Ferdinand« meddeler, at et ubekendt Sejlskib, der viste Nødsignal, er sunket med hele sin Besætning Natten mellem den 1. og 2. ds. i Nærheden af Femern. (Ritz. Bur.)

Særligt Karantænetilsyn i Gjedser. Justitsministeriet har under 23. September udstedt Bekendtgørelse om at der i Medfør af § 4 i Lov af 12. April 1911 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget oprettes et særligt Karantænetilsyn i Gjedser bestaaende af Politimesteren i Nykjøbing Herred paa Falster, den øverste Toldembedsmand i Gjedser og Epidemilægen sammesteds, saaledes at Politimesteren bliver Formand for Tilsynet. Bekendtgørelsen traadte i Kraft den 1. Oktober.

Bjerget Skibsbesætning. D.F.D.S. meddeler: Dampskibet »Primula«, Kaptajn Nielsen, der den 1. ds. ankom til Parkeston fra Esbjerg, har paa Rejsen under en Storm bjerget Besætningen, seks Mand, fra svensk tremastet Skonnert »Vikingen« af Vestervik, som var i synkefærdig Tilstand.

Den skandinaviske Sølovs-Konference, der har været samlet i Kjøbenhavn, har Mandag den 2. ds. afsluttet sine Møder. Der er opnaaet Enighed om overensstemmende Udkast til ny Regler om Skibssammenstød og Bjergning, som de Delegerede vil foreslaa Regeringerne at søge gennemført ved Lov.

Dampskibsselskabet Øresund har i Følge »Natt.« paa et Bestyrelsesmøde den 3. ds. vedtaget et Tilbud fra Kjøbenhavns Flydedok om Bygning af en ny Hurtigdamper til Helsingborg Ruten. Damperen skal afleveres 8. Juli 1912 og koste c. 450,000 Kr.

Slukning af Fyr. Korfu, den 1. Oktober. Der meldes fra Brindisi til »Reuters Bureau«, at det er blevet forbudt at sejle ind i Havnen om Natten. Fyrene paa Kap Gallo og Øen La Petagne bliver indtil videre ikke tændt.

Port Said, den 1. Oktober. Italien har meddelt Magterne, at det vil slukke alle sine Fyr i det røde Hav. (»Hamb. Corr.«)

Danske omkomne ved et Skibs Forlis. Stiftelsen Georg Stages Minde har modtaget følgende Telegram fra den danske Konsul i Rotterdam: Borgmesteren i Westkapelle telegraferer:

»Fem danske om Bord »City of Benares«, hvoraf Karl Skov, Bornholm, og Jens Overgaard, Lemvig, begravedes i Gaar. Mørch, Hamann, Thomsen reddet.»

Af ovennævnte havde fire været Elever paa Skoleskibet »Georg Stage« sidste Sommer.

Druknet. Horsens, 4. Oktober. (Ritz. Bur.) En 24-aarig Sømand N. Chr. Hansen fra Horsens, der var forhyret med Jagten »Marie« af Horsens, er i Gaar faldet over Bord fra Skibet paa Aarhusbugten og druknet.

Fhv. Handelsminister Weimann er bleven udnævnt til Chef for Østasiatisk Kompagnis Afdeling i Bangkok.

Under Bangkokafdelingens Chef er henlagt, foruden Forretningerne i selve Bangkok, Kompagniets Kystfart i Siam samt Ledelsen af Kompagniets Skovbrug og Planlager. Posten har staaet ledig siden Direktør Guldbergs Død.

Finanslovforslaget for 1912—1913.

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1912 til 31. Marts 1913 hidsættes nedenstaaende Ud- drag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 16: Ministeriet for Handel og Søfart.

A. Ordentlige Udgifter.

I. Centralbestyrelsen.

A. Ministeriets Embedsmænd m. v.:			
1. Lønninger:	Kr.		Kr.
a. Embeds- og Bestillingsmænd	33,208.33		
b. Ekspeditionssekretærhonorarer	1,200.00		
Herunder 600 Kr. til tjenestegørende Ministersekretær.			
c. Medhjælp (anslaet)	1,500.00		
		Kr.	
		35,908.33	
2. Ministerielle og Kontorholdsudgifter	31,000.00		
Herunder Honorar 200 Kr.			
3. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Udlandet, foretagne af Tjenestemænd, ansatte under Ministeriet for Handel og Søfart (anslaet)	2,000.00		
			68,908.33
B. Understøttelser under Ministeriet for Handel og Søfart:			
1. Det faste Beløb	1,850.00		
2. Det midlertidige Beløb	—		
			1,850.00

III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

A. Navigationsværnet:			
1. Eksamenkommissionen (anslaet):			
a. Lønninger:	Kr.		
1. Navigationsdirektøren	6,800.00		
2. Honorarer til Medlemmer	4,500.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter	5,500.00		
c. Andre Udgifter	1,500.00		
Herunder Honorar 300 Kr.		Kr.	
		18,300.00	
2. Tilskud til de godkendte Navigations-skoler	35,500.00		
Heraf ekstraordinært som 3. Del af en 3-aarig Bevilling: 10,000 Kr.			
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater m. m.	3,000.00		
4. Ekstraordinært: Anskaffelse af Lærebøger	2,000.00		
At overføre	58,800.00		

		Kr.	Kr.
	Overført	58,800.00	
5. Understøttelser:		Kr.	
a. Rejseunderstøttelser m. v.	2,500.00		
Herunder Honorar 600 Kr.			
b. Understøttelse af værdige og trængende Elever	40,000.00		
c. Understøttelse til fhv. Navigationslærere	6,900.00		
		49,400.00	
			108,200.00
B. Eksaminer for Maskinister:			
1. Eksamens- og Bedømmelseskommissioner:			
a. Lønninger:	Kr.		
1. Direktøren for Maskinistundervisningen	6,800.		
2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaet)	13,300.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter (anslaet)	800.00		
c. Andre Udgifter (anslaet)	12,700.00		
Herunder Honorar 300 Kr.			
		33,600.00	
2. Fremme af Maskinisters Undervisning	10,100.00		
Heraf ekstraordinært som 3. Del af en 3-aarig Bevilling: 1,000 Kr.			
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater m. m.	2,400.00		
4. Understøttelse til:	Kr.		
a. uformuende Maskinister, der forbereder sig til eller har bestaaet den almindelige eller udvidede Maskinisteksamen (anslaet)	35,000.00		
b. uformuende Maskinpassere (anslaet)	1,500.00		
		36,500.00	
			82,600.00
C. Skoleskibet for vordende Sømand »Georg Stage«			10,000.00
D. Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet:			
1. Lønninger til Embedsmænd	17,050.00		
2. Kontorhold	10,520.00		
3. Registreringskontorerne	10,200.00		
4. Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsværnet, herunder Udgifter ved Indregistreringen m. m. af Fiskerfartøjer og Stensfiskefartøjer	17,600.00		
Herunder Honorar 740 Kr.			
			55,370.00
E. Andre Udgifter ved Søværnet:			
1. Mønstringsværnet:			
a. Til Mønstringsbestyreren i København for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhyringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Kjøbenhavns Vedkommende:		Kr.	Kr.
1. Honorar	1,616.00		
2. Kontorholdsvederlag	7,475.00		
		9,091.00	
b. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til Mønstringsbestyrere udenfor Kjøbenhavn	1,822.00		
c. Andre Udgifter vedrørende Forhyringsværnet (anslaet)	200.00		
			11,113.00
2. Udgifter i Henhold til Bekendtgørelse Nr. 3 af Lov af 3. Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. (anslaet):		Kr.	
a. Honorarer	3,050.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter	7,450.00		
c. Andre Udgifter	1,500.00		
			12,000.00
3. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe (anslaet):		Kr.	
a. Honorarer	6,500.00		
b. Dagpenge og Rejsseudgifter	5,500.00		
c. Andre Udgifter	3,000.00		
			15,000.00
4. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaende og Lastelinie (anslaet):		Kr.	
a. Honorarer	3,500.00		
b. Rejsseudgifter	500.00		
c. Andre Udgifter	500.00		
			4,500.00
At overføre	42,613.00		

	Kr.	Kr.
Overført	42,613.00	
5. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed, indtil	4,000.00	
6. Til Trykning og Indbinding af den i Solovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog (anslaet)	3,000.00	
7. Udgifter i Henhold til den i Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19 paabudte Ansættelse til Hestekraft af Maskiner i danske Dampskibe	500.00	
8. Udarbejdelse af Søulykkestatistikken i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12 (anslaet)	3,300.00	
Herunder Honorar 1,100 Kr.		
9. Understøttelser til Søfolk, der søge Undervisning udenfor Navigationsskoler	2,200.00	
		55,613.00
Ialt		311,783.00

B. Overordnede Udgifter.

	Kr.
1. Tilskud til Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, 3. Del af et 5-aarigt Bidrag	1,000.00
3. Til Udgifter ved et af Ministeriet for Handel og Søfart nedsat Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om en delvis Revision af Soloven	1,000.00
Ialt	2,000.00

Af Anmærkningerne til Lovforslaget hidsætter vi følgende:

Til A. I. B. 1. Beløbet udkommer saaledes:

1. Understøttelse til Navigationslærer Norbys Enke	400 Kr.
2. — — — — — V. G. Andersens Enke	450 —
3. — — — — — Jepsens Enke	300 —
4. — — — — — Tønnesens Enke	400 —
5. — — — — — Navigationsskolebestyrer Bidstrups Enke	300 —
	1,850 Kr.

ad 1—4. Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12.

ad 5. Fra Enken efter den i Aaret 1899 afdøde Navigations-skolebestyrer ved Rønne Navigationsskole, Bidstrup, har man modtaget Andragende om en aarlig Understøttelse. Da hendes Kaar er meget smaa, og hendes afdøde Mand, der har oprettet Navigationsskolen paa Bornholm, var en dygtig og nidkær Navigationslærer i Aarene 1872—1899, har man ønsket at blive sat i Stand til at imødekomme Andragendet, hvorfor man har opført den paagældende med en Understøttelse, som man passende har ment at kunne ansætte til 300 Kr.

Til A. III. A. 1. Beløbet, der for Finansaaret 1911—12 udgjorde 18,800 Kr., er under Hensyn til en af Finanslovkommissionen gjort Henstilling, nedsat med 500 Kr., der hidtil har været anvendt som Tilskud til Udgivelse af »Nautisk Almanak«.

Det under 1. a. 2. opførte Beløb fordeler sig saaledes:

Vederlag til en Meddommer	2,000 Kr.
Vederlag til en Meddommer med pædagogisk Uddannelse	2,500 —
	4,500 Kr.

Det under 1. c. opførte Beløb agtes anvendt til Kontorudgifter ved Navigationsdirektørembedet samt til Udgift ved Eksamination af Elever, der ikke er forberedt ved den Skole, ved hvilken de eksamineres m. v. Det herunder opførte Honorar udbetales til Kontorchef ved Marineministeriet J. V. E. Thomsen for Revision af Regnskaberne vedrørende de i Lov om Styrmandseksamen ommeldte Eksaminer, hvilket Beløb eventuelt vil kunne inddrages ved Revisionsens Henlæggelse under vedkommende Revisionsdepartement.

Til A. III. A. 2 og 3. Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12.

Til A. III. A. 4. Ligeledes.

Beløbet paatænkes anvendt som Tilskud til Udgivelse af nye Bøger til Brug ved Navigationsskolerne.

Til A. III. A. 5. a. Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12. Honoraret anvendes til Ministeriets Konsulent i Sager angaaende Navigationsvæsen, Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen. Honoraret vil kun kunne inddrages i Forbindelse med en eventuel Omordning af Ministeriets navigationstekniske Bistand.

Til A. III. A. 5. b. Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12.

Til A. III. A. 5. c. Beløbet fordeler sig saaledes:

Til fhv. Navigationsskolelærer P. H. Heegaard	1,200 Kr.
— — — — — R. W. Paulsen	300 —
— — — — — O. Mathiasen	1,200 —
— — — — — A. Landt	1,200 —

At overføre 3,900 Kr.

Overført	3,900 Kr.
Til fhv. Bestyrer af Nordby Navigationsskole C. Drewsen	1,500 —
— — — — — Bogø Navigationsskole Prof. S. Svendsen	1,500 —
	6,900 Kr.

Til A. III. B. 1. a. 2. Beløbet fordeler sig saaledes:

2det Medlem af Eksamenkommissionen	1,500 Kr.
3dje Medlem af Eksamenkommissionen	1,000 —
Bedømmelseskommissioner:	
Eksaminatorer	3,800 —
Meddommero	7,000 —
	13,300 Kr.

Til A. III. B. 1. c. Beløbet fordeler sig saaledes:

Tilsyn ved de skriftlige Udarbejdelser	1,900 Kr.
Lokaler til Eksaminernes Afholdelse:	
i Kjøbenhavn	2,500 Kr.
udenfor Kjøbenhavn	500 —
	3,000 —
Eksamenkommissionens Kontorudgifter m. v.	5,000 —
Skrive- og Tegnematerialer, Bviser, Protokoller, Tegninger m. v.	2,800 —
	12,700 Kr.

Det herunder opførte Honorar udbetales Ekspeditionssekretær under Marineministeriet Godske-Nielsen for Revision af Regnskaberne vedrørende de i Lov om Eksaminer for Skibs-Maskinister ommeldte Eksaminer, hvilket Beløb eventuelt vil kunne inddrages ved Revisionsens Henlæggelse under vedkommende Revisionsdepartement.

Til A. III. B. 2. Beløbet fordeler sig saaledes:

Til de tekniske Skoler i Helsingør, Aarhus, Odense og Svendborg samt Navigationsskolerne i Aalborg og Rønne, hver 1,000 Kr.	6,000 Kr.
- Kjøbenhavns Maskinistiskole	1,500 —
- Maskinistkursus, som forbereder til de elektrotekniske Fag	2,200 —
- Uddannelse af Lærere	400 —
	10,100 Kr.

Til A. III. B. 3. Samme Beløb som paa Finansloven for 1911—12.

Til A. III. B. 4. Samme Beløb som paa Finansloven for 1911—12.

Til A. III. C. Beløbet, der hidtil har udgjort 15,000 Kr., er i Henhold til den af Finanslovkommissionen derom gjorte Indstilling nedsat med 5,000 Kr. til 10,000 Kr.

Til A. III. E. 2. a. Beløbet fordeler sig saaledes:

Til Konsulenten i Sager angaaende Dampskibstilsynet, Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen 1,050 Kr.

Honoraret vil kun kunne inddrages i Forbindelse med en eventuel Omordning af Ministeriets tekniske Bistand.

Den Ministeriet for Handel og Søfart paahvilende Halvdelen af Honoraret til Bestyreren af Flaadens Kompassvæsen og Prøvekanmeret for Skibsslys og Kompasser (jfr. Anmærkninger til Finansloven for 1904—05 til § 19 A. II D. 6.) 2,000 —

3,050 Kr.

Til A. III. E. 2. b. Beløbet medgaar til Bestridelse af Rejseudgifter og Dagpenge til de under Tilsynet med Dampfartøjer ansatte Synsmænd.

Til A. III. E. 2. c. Beløbet anvendes til Anskaffelse af Apparater m. v. Trykning, Indbinding m. m.

Til A. III. E. 3. a. Beløbet fordeles som Honorarer i Portioner à 500 Kr. mellem 13 Sejlskibstilsynsmænd.

Til A. III. E. 3. b. Beløbet medgaar til Bestridelse af Rejseudgifter og Dagpenge til de under Tilsynet med Sejlskibe ansatte Synsmænd.

Til A. III. E. 3. c. Beløbet er paaregnet anvendt til Anskaffelse af Apparater m. m., Trykning, Indbinding m. v.

Til A. III. E. 4. a. Beløbet, der paa Grund af, at en stor Del af det Arbejde, der var forbundet med Gennemførelsen af Loven af 14. Maj 1909, nu er udført, er nedsat med 3,500 Kr., er paaregnet anvendt saaledes:

Til en fast teknisk Medhjælper	1,200 Kr.
— en Sekretær for Lastelinjeudvalget	720 —
— en Skriver for Lastelinjeudvalget	300 —
— Honorarer for Medlemmer af Lastelinjeudvalget	600 —
— yderligere teknisk Assistance	680 —
	3,500 Kr.

Til A. III. E. 4. c. Beløbet anvendes til Porto Tryksager m. m.

Til A. III. E. 5. Beløbet, der for Finansaaret 1911—12 udgjorde 5,000 Kr., er under Hensyn til det af Finanslovkommissionen udtalte nedsat med 1,000 Kr. Naar man ikke har ment yderligere at kunne

nedsatte Beløbet, der ved Finansloven for Finansaaret 1910—11 blev forhøjet fra 2,000 Kr. til 5,000 Kr., er dette begrundet i, at man i meget betydelig Grad benytter Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart som raadgivende og derved forårsager samme forøget Arbejde og direkte Udgifter til Kontorhold, Porto, Papir, etc., Udgifter, der ikke vil kunne blot tilnærmelsesvis anses opvejede ved et Tilskud af 2,000 Kr.

Til A. III. E. 8. De herunder opførte Honorarer udbetales til Chefen for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, Kaptajn Kjølsten med 650 Kr. og Registratør ved samme Weibach med 450 Kr. for Udarbejdelse af Statistiken.

Til A. III. E. 9. Af Beløbet, der for Finansaaret 1911—12 udgjorde 4,000 Kr., afholdtes dels en Understøttelse til Sømandshøjskolen i Svendborg, stor 2,200 Kr., dels en Understøttelse paa c. 1,100 Kr. til Fripladser paa Skoleskibet for Skibskokke. Da det af Beretningen fra sidstnævnte Skib og det dermed fulgte Regnskab fremgaaer, at Institutionen efterhaanden kan bære sig selv, har man i Sinde at inddrage den nævnte Understøttelse. Understøttelsen til Sømandshøjskolen i Svendborg har man derimod, efter at saavel Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart som Navigationsdirektøren har udtalt, at Skolen maa anses som værende af stor Betydning for Søfolkene, ment at burde opretholde, og har derfor ikkun nedsat det samlede Beløb til 2,200 Kr.

Til B. 3. Ved Tillægsbevilling for Finansaaret 1910—11, blev der til Udgifter ved et af Ministeriet for Handel og Søfart nedsat Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om en delvis Revision af Søloven bevilget et Beløb af 1,000 Kr. Da Udvalget imidlertid — efter indhentet Udtalelse fra dets Formand — ikke vil kunne blive færdig med sit Arbejde førend tidligst i Finansaaret 1912—13, har man til Udgifter i dette Finansaar opført et Beløb af 1,000 Kr., idet man iøvrigt bemærker, at de til Udvalgets Arbejde i Finansaaret 1911—12 medgaaende Udgifter vil blive søgt bevilgede paa Forslaget til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1911—12.

(Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning gik i Trykken, er der forefaldet overordentlig interessante verdenspolitiske Begivenheder, nemlig det bratte Brud mellem Tyrkiet og Italien, som ledte til aabenbare Fjendtligheder. Da disse foreløbig kun finder Sted paa Vandet, er Situationen selvfølgelig af størst Betydning for Skibsfarten, og Rederne var hurtigt enige om at søge at drive Fragterne i Vejret fra og til de Kanter, som berøres af Krigen. Kulfragterne til det østlige Middelhav er da ogsaa gaaet 6 d til 9 d pr. Ton op, og samtidig kan Stigningen fra Sortehavet etc. sættes til henimod 1/ pr. Unit. Risikoen ved at besejle de tyrkiske Farvande er da heller ikke saa helt ringe, idet Fyrene ikke tændes, og Sømærker er inddraget. Skibe under italiensk Flag er foreløbig forhindret i at besejle Sortehavet, hvilket giver et Plus for andre Nationer, men alt ialt har der kun været fragtet efter en ringe Maalestok fra Sortehavet etc. de sidste Dage. De Markeder, som ligger mere fjernt fra Skuepladsen for Fjendtlighederne, viser ikke nævneværdige Forandringer. Østersøen holder sig fremdeles udmærket godt, tiltrods for et tilsyneladende rigeligere Tilbud af Tonnage, men paa den anden Side er der ogsaa en Mængde ubefragtede Laster tilbage endnu, som skal skibes i denne Sæson. Kulfragterne til Danmark og Østersøen holder sig gennemgaaende ret uforandret, omend der hist og her har været akcepteret lidt lavere end Toppen. Fra Østen, La Plata og Nordamerika er der ingen nævneværdige Forandringer indtraadt. Der var, og er forøvrigt endnu, et ganske godt Begær for Baade paa Timecharter saavel for nord- som for sydamerikansk Fart. I det efterfølgende anfører vi de i de forskellige Markeder sidst betalte Rater.

Østen. Bra Bombay til U. K./Kontinentet (to Havne, ekskl. Frankrig) 20/9 Dødvæge, Kalkutta/U. K., Antwerpen, Boulogne, Hamburg 23/9 Dødvægt (én), 24/6 (to Havne), Kalkutta/Dundee eller Hamburg 27/6 à 28/9 Jule Basis, Kurrachee/U. K./Kontinentet 16/3 à 16/6 »nett terms«, Filippinerne/Middelhavet eller U. K./Kontinentet 34/ Coprah. Alt pr. Oktober-November.

Sortehavet etc. Store Baade sluttedes fra Kher- son, Nikolajeff eller Odessa til London eller Rotterdam 9/3 à 9/6 almindelig Skala, 10/ resp. 10/6 Dødvægt Basis,

kun Korn. Sulina/Rotterdam 9/, Antwerpen 9/3, Hamburg 9/6. Fra Donauen c. 11/ N. C. eller »any«, Hamburg 11/6, Option Marseille Frcs. 10. Donauen/Belfast betalte 10/6 for en c. 3,500 Tons Baad. Azow 10/3 Rotterdam, 10/9 »any«, 11/3 Hamburg. Alt pr. prompt.

Middelhavet. For Erts fra Huelva betaltes 6/ Rotterdam, Tinto terms, Rotterdam 7/6 f. d. paa almindelige Betingelser. Tunis/Garston eller Preston, lumpsum £ 875, Esparlo, for ca. 140,000 Kbf. Damp. Tunis/Østkysten U. K., Basis 10/6 pr. Ton Byg (én Havn).

Nordamerika. New York/River Plate 22 C. »Case-oil« (én Havn), Baltimore/U. K./Kontinentet 2/1½ pr. Qr., Januar Afskibning. Fra Wilmington til Liverpool eller Bremen 28/9 à 32/6, medens Savannah fragtede særdeles livligt til 32/ à 35/ for Bomuld til Liverpool, Manchester eller Bremen pr. Oktober. Golfen tog en Del November-December Baade, navnlig til Sydamerika, og der betaltes 122/6 à 127/6 til River Plate, 128/9 Bahia Blanca, 130/ Rio Janeiro. Paa Netto Charter fra Golfen 11/ à 12/ U. K. eller Kontinentet pr. Oktober. Kanada stille, men fast.

La Plata. Pr. Januar/Februar sluttedes en Række Baade til Rater varierende mellem 13/6 og 14/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 6 d. Reduktion direkte Havn. Fra Bahia Blanca betaltes 14/ à 14/6, fra Buenos Aires 13/ à 13/6.

Østersøen. Petersborg byder for Korn 1/3¾ Hvedebasis Rotterdam, 1/4¼ London, 1/6 Weseren. For Pulpwood er Raten Mk. 25 til Rotterdam, medens 30/ betaltes til Østnorge, Frcs. 45 til Rouen, alt pr. Favn à 216 Kbf. For skaaren Last faas 31/ à 32/ til Hull, London eller West Hartlepool, Frcs. 42 Antwerpen, Frcs. 55 Nantes. Kortprops sluttedes sidst til 35/ pr. indtagen Favn til Østkyst Kulhavn. Fra Finland noteres Hll. 18—19 for skaaren Last til Holland, medens 37/6 à 40/ betaltes pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn. Frcs. 52 pr. Std. Staver betaltes til Ghent fra Trångsund og Lovisa (570 Stds.). Riga har sluttet til 27/ à 27/6 D. B. London, Frcs. 32½ Antwerpen, 39—40 Rouen. Fra Libau kan faas 1/1½ Havrebasis til London, og fra Windau 1/ til Rotterdam. Der er en Del Sukker og Kornlaster fra de tyske Havne til omtrent uforandrede Rater, hovedsagelig for mindre Baade.

Kulfragterne er bedre til Middelhavet, navnlig til den østlige Del, medens de i andre Retninger ligger ret uforandret. Firth of Forth sluttedes sidst til 5/10½, nordlige Norge (2,000), 5/3 Kronstadt (2,000/5,000), 5/ Swinemünde (2,000), 6/9 Königsberg n/Br. (1,200), 6/1½ à 6/4½ Kiel, 8/ Genua (2,700). Fra Tynen eller Blyth betaltes 5/ à 5/1½ Kronstadt, 5/3 Königsberg (3,000), 5/ København (2,000 med 600 Tons Losning), 7/9 à 8/ Genua, 7/ Port Said (5,000), 8/6 Venedig (5,000). Fra Cardiff eller Newport sluttedes til 6/3 Kronstadt, 6/6 à 6/9 Lissabon, 8/ Barcelona, Frcs. 8 Algier, 7/3 à 7/10½ Vestitalien, 8/9 Syracuse, 7/9 à 8/ Port Said, 10/9 Colombo, 8/6 Cap Verde (4,000), 18/6 à 18/9 River Plate, prompt, 15/ à 17/ pr. November, 20/6 Santa Fe (3,000, meget prompt), 19/3 Santos (6,000).

Havarier og Forlis.

Atlas, Brig af Rønne, er den 3. ds. indslæbt til Ymuiden. Skibet er antruffet i Søen forladt af Mandskabet.

Nicoline, svensk Skonnert, er den 3. ds. i Ballast grundstødt paa Flaskegrunden. Svitser assisterer.

Ludvig Bramsen, 3/m. Skonnert af Marstal, er ankommen til Marstal med ovenbords Skade, forårsaget ved haardt Vejr paa Rejsen fra Rio Grande do Sul. Skibet har ogsaa ved Afsejlingen fra Rio været paa Grund paa Barren.

Vilhelma, 3/m. Skonnert af Thisted, der, som meddelt, strandede ved Fjaltring, er nu Vrag.

Karen, Skonnert, har ved Indsejlingen til Kirkealdy været i Kollision med Havnemølen og faaet en Del Skade paa Skanseklædning etc.

(Fortsættes Side 597.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian, Nord-Amerikas Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2125. Rednings-Station oprettet. Søby. Rednings-Station nedlagt. Karred, Jyllands Ø.-Kyst. Kattegat. Den 1ste Oktober 1911 er der oprettet en Rednings-Station med Baad ved Søby. 57° 20' N. Br. 10° 32' Ø. Lgd.

Samtidig er Rednings-Stationen ved Karred nedlagt. 57° 40' N. Br. 10° 29' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Lods, Side 30, 151 og 157. Havne-Lods, Side 133.)

2126. Afmærkning forandret. Randers-Fjord. Afmærkningen af Randers-Fjord er nu forandret i Overensstemmelse med tidligere Meddelelse. Anduvningstønden: 56° 36' (44') N. Br. 10° 23' (20') Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 187 og 211. Danske Lods, Side 166 og 167. Sø.-Fort. Side 16 og 17.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1924. Kjøbenhavn 1911.)

2127. Lystønder udlagt. Tønder flyttet. Sundet. I Sundet er udlagt Lystønderne: 1) »Middelgrund S.«, 2) »Saltholm-Flak N.«, 3) »Nordre-Røse«, samt Lys- og Klokketønden 4) »Lille-Grund NV.«. Samtidig er den hvide Stumtpønde med 1 nedadvendt Kost, Lille-Grund NV., flyttet og benævnes nu Lille-Grund V.

Tønderne ligger som tidligere bekendtgjort undtagen Lys- og Klokketønden »Lille-Grund NV.«, der er udlagt 2250 m S. 44° Ø. fra »Drogden« Fyrskib paa 55° 32' (20') N. Br. 12° 44' (30') Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, Side 292, 300, 302, 305, 306, 307, 314, 315, 316, 317 og 318. Fyr-Fort. Nr. 233 A, 236 A, 239 A og 243 A. Sø.-Fort. Side 26 og 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1944. Kjøbenhavn 1911.)

2128. Fyr forandret. Reykjavik og Engøy. Reykjavik. Island. Den 1ste November 1911 forandres Reykjavik hvide, røde og grønne Fyr med Formærkelser til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. for hvidt Lys. Fyrdygnings Højde: 10 m. Linseapparat. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 64° 08' 41' N. Br. 21° 55' 25' V. Lgd.

Samtidig slukkes Engøy hvidt, faste Fyr og der tændes 2 røde, faste Ledefyr. Bagfyret staaer 50 m N. 33° Ø. fra Bajen paa Engøy. Flammens Højde: 16 m. 64° 10' (22') N. Br. 21° 55' (18') V. Lgd. Forfyret staaer 360 m N. 57° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 10 m. 64° 10' (29') N. Br. 21° 55' (40') V. Lgd. Begge Fyr vises fra 3, m høje, hvide Træhuse med en rød, lodret Stribe. Spejlsapparat af 4de Orden. Holdt overet i S. 57° Ø. leder de N. om Akrey til den hvide Lysvinkel i Reykjavik Fyr. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Engøy hvide Fyrbaake vil blive borttaget. (Kort Nr. 213, 226 og 234. Islandske Lods, Side 56 og 58. Fyr-Fort. Nr. 587 og 588.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2129. Forbudt Ankerplads. Aspø—Tjurkø. Karlskrona. Sverig. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Forsænkningen fra Kungsholmen til Aspø og en Linie fra Flackeen paa Aspø i N. 80° Ø til Tjurkø. Skibe, som paa Grund af Losning eller Lastning skal ankre i dette Farvand, vil blive anvist Ankerplads ved Høvendelse til Chefen for Kungsholmsfort. Karlskrona: 56° 09' N. Br. 15° 36' Ø. Lgd.

2130. Taagesignal skal forandres. Stora Karlsö. Gotland V.-Kyst. I første Halvdel af Oktober 1911 skal Taagesignalet for Stora Karlsö forandres til at gives med Sirene, To-Stød hver 2 Minutter. Under Forandringen gives Taagesignal med Taagehorn med Handkraft, To-Stød hver 2 Minutter. 57° 17' 25" N. Br. 17° 57' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1266. Kjøbenhavn 1911.)

2) Rouge Riden. Den mindste Dybde er 1 à 1, m Vand. 3) Plateau des Gardes. Grunden strækker sig længere N. og NV. paa end vist i Kortene. 2,5 à 5,4 m Vand er fundet, hvor Kortet viser 8 à 10 m. 4) Plateau de la Barrière og Tønde Nr. 2. Dybderne NØ. for denne Grund er en Del forandret. Tønde Nr. 2 ligger c. 450 m Ø.-ligere end vist i Kortene. Imellem Tønde Nr. 2 og Tønde Nr. 4 findes Dybder paa 3,7 m; man skal holde mindst 400 m N. for Linien fra Tønde Nr. 2 til Tønde Nr. 4 for ikke at faa under 10 m Vand. Tønde Nr. 2: 50° 55' 19" N. Br. 1° 38' 52" Ø. Lgd.

2152. Oplysning om Fyr. Carnot Dige. Boulogne. Det røde, faste Fyr paa Carnot Dige er forandret saa det kun lyser kraftigt 10' paa hver Side af N. 5° Ø. Synsvide: 8,5 Sm. I øvrigt uforandret. 50° 43' 21" N. Br. 1° 34' 00" Ø. Lgd.

2153. Lys- og Undervandsklokketønde udlagt. Saint-Malo. I Juni 1911 er til Forsøg udlagt en vandret rød og sort stribet Lys- og Undervandsklokketønde, der viser hvidt, fast Lys, c. 2 Sm N. 51° V. fra Grand Jardin Fyr. 48° 41' 30" N. Br. 2° 07' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2778. Kjøbenhavn 1910.)

2154. Fyr flyttet. Haws Point, Barrow Harbour. England. Haws Point røde, faste Fyr er flyttet 110 m S. 62° V. i og staaer nu 440 m N. 72° Ø. fra Walney Fyr. 54° 03' N. Br. 3° 10' V. Lgd.

2155. Klokketønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. Otteråd Rock, Kilbrennan Sound. Skotland. Klokketønden ved Otteråd Rock er inddraget og en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., er udlagt i 9, m Vand c. 1½ Kbl SØ. for det lægste af Skæret. Otteråd Rock: 55° 27' N. Br. 5° 31' V. Lgd.

2156. Tønde udlagt. Breaches Shoal. Wicklow. Irland Ø.-Kyst. En sort og hvid vandret stribet Kugletønde, mærket »Breaches«, er udlagt i 11 m Vand ¼ Kbl S. 3° V. fra Midten af Breaches Shoal. Breaches Shoal: 53° 05' N. Br. 6° 00' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2157. Fyr forandret. Isla Rua. Ria de Arosa. Spanien V.-Kyst. Isla Rua Fyr er nu forandret. 42° 32' 57" N. Br. 8° 56' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1758. Kjøbenhavn 1911.)

2158. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet med Tønde. Ponta Delgada. San Miguel. Azorerne. Lys- og Klokketønden ud for Yderenden af Bølgebræderen ved Ponta Delgada er ombyttet midlertidig med en sort Kugletønde. 37° 44' N. Br. 23° 40' V. Lgd.

2159. Baake optømt. Stielman Rocks. Portsmouth Harbor. New Hampshire. Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Stielman Rocks er optømt en sort Stangbaake med Bur. S. 49½° V. fra Gerrish Island venstre Kaut og N. 46¼° V. fra Whaleback Fyr, der ligger paa 43° 03' 32" N. Br. 70° 41' 49" V. Lgd.

2160. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. State ledge, Boston Harbor. Massachusetts. State ledge. State ledge Spiritønde 8 er nu ombyttet med Lys- og Klokketønden. 42° 20' 15" N. Br. 70° 59' 58" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1840. Kjøbenhavn 1911.)

2161. Taarne borttaget. Nauset Beach. Cape Cod. Massachusetts. De ubenyttede N.-lige og S.-lige Taarne ved Nauset Beach Fyrstation er borttaget. 41° 51' 39" N. Br. 69° 57' 06" V. Lgd.

2162. Tønder ombyttet. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Tønderne i Pollock Rip Slue er nu ombyttet. 41° 33' 42" N. Br. 69° 54' 08" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1841. Kjøbenhavn 1911.)

2163. Vrag afmærket. New York Upper Bay. En sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek. er udlagt c. 15 m S. fra Vraget af et Fartøj, over hvilket der er 7,3 m Vand, der er sunket i New York Upper Bay S. 9° V. fra Statue of Liberty og N. 82° Ø. fra Robbins Reef Fyr. Fyret: 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd.

2164. Lys- og Klokketønde udlagt. Tunnel Island. Pocumoke Sound. Chesapeake Bay. Tunnel Island Lys- og Klokketønde ud for Spidsen af Grunden mellem Messongo Creek og Pocumoke River, der skulde udlægges den 25de Oktober, er udlagt den 24de August d. A. 37° 51' 35" N. Br. 75° 49' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2044. Kjøbenhavn 1911.)

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2165. Lystønde udlagt. Gorriti N. Maldonado Bay. Rio de la Plata. Ved Kanten af Grunden, der strækker sig fra N.-Enden af Øen Gorriti ud i Maldonado Bay er der i 3, m Vand udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink. 34° 56' S. Br. 54° 57' V. Lgd.

2131. Fyr tændt. Vistby, Gotland V.-Kyst. De røde, faste Ledelyr paa Inderkajen af Havnen ved Vistby er nu tændt. Forlyret staar paa 57° 38' 22" N. Br. 18° 17' 23" Ø. Lgd., Baglyret 50 m N. 89° Ø. fra Forlyret. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 141. Kjøbenhavn 1911.)

2132. Oplysning om Fyrskib og Vagere. Mahkainen. Brabstad. Uleåborg Distrikt. Bott-niske Bugt. Finland. 1) »Mahkainen« Fyrskib ligger paa 64° 35' 50" N. Br. 23° 50' 51" Ø. Lgd. 2) Vagere paa N.-Siden af Ulkonalkainen Grund ligger paa 64° 36' 32" N. Br. 23° 52' 10" Ø. Lgd. 3) Vagere paa S.-Siden af samme Grund ligger paa 64° 36' 12" N. Br. 23° 52' 08" Ø. Lgd. 4) Vagere N. for Iå-Poljannatala Grund ligger paa 64° 37' 21" N. Br. 23° 52' 07" Ø. Lgd. 5) Vagere paa N.-Siden af Luodanatala Grund ligger paa 64° 37' 52" N. Br. 23° 50' 06" Ø. Lgd. (russisk Kort Nr. 1654.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1999. Kjøbenhavn 1911.)

2133. Fyrskibet »Storbroten« midlertidig ombyttet. Bottniske Bugt. Fyrskibet »Storbroten« er den 17de September d. A. ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser et rødt, fast Lys fra hver af Skibets 2 Mastes. 60° 25' N. Br. 19° 10' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1879. Kjøbenhavn 1911.)

2134. Oplysning om Fyr. Utö. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Paa Utö Fyrtaarn brænder foruden det hvide Lyrfyr, der viser To-Lyn og lys fra S. 80° Ø. gennem S. og V. til N. 80° V., et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 17° V. gennem N. til N. 73° Ø. Flammens Højde: 39 m. Synsvide: 11 à 12 Sm. Fyret brænder kun til Vejledning for Lødsere. 59° 47' 00" N. Br. 21° 22' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

2135. Farvands afmærket. Pulli Sund. Wiöborg Distrikt. Finske Bugt. Et nyt Farvand gennem Pulli Sund for 2, m dybtgaaende Fartøjer er afmærket med 5 Vagere (af hvilke den ene er uden Kost), som man skal gaa S. om paa: 1) 60° 33' 52" N. Br. 28° 28' 44" Ø. Lgd. 2) 60° 33' 32" N. Br. 28° 28' 10" Ø. Lgd. 3) 60° 33' 32" N. Br. 28° 28' 05" Ø. Lgd. 4) 60° 33' 27" N. Br. 28° 27' 55" Ø. Lgd. 5) 60° 33' 10" N. Br. 28° 27' 32" Ø. Lgd. 2 Vagere (af hvilke den ene er uden Kost), som man skal gaa N. om paa: 6) 60° 33' 28" N. Br. 28° 28' 05" Ø. Lgd. 7) 60° 33' 13" N. Br. 28° 27' 30" Ø. Lgd. 1 Vager, som man skal gaa V. om paa: 8) 60° 32' 50" N. Br. 28° 27' 22" Ø. Lgd. Vagere staar i 3, s, à 7, s m Vand (russisk Kort Nr. 1349).

2136. Belysning. Koporia Bugt. Finske Bugt. Rusland. Paa Yderenden af Broen paa Ø.-Siden af Koporia Bugt brænder 4 elektriske Buelamper med hvidt-blåt Lys, der ikke stadig har samme Lysstyrke. Flammens Højde: 8 m. Lamperne bliver i Virksomhed indtil Skibsfartens Opbr. 53° 53' N. Br. 29° 04' Ø. Lgd.

2137. Sømærker udlagt. Kakomlag Pynt og Tsigelløbet Pynt. Finske Bugt. Ved Grunden udfor Kakomlag Pynt og Tsigelløbet Pynt er udlagt en hvid Spirande med 1 sort nedadvendt Kost paa følgende Steder: 1) 59° 28' 02" N. Br. 24° 32' 53" Ø. Lgd. 2) 59° 28' 55" N. Br. 24° 33' 53" Ø. Lgd. 3) 59° 29' 10" N. Br. 24° 38' 28" Ø. Lgd. og en sort-hvid Spirande med 1 sort nedadvendt Kost over 1 sort opadvendt Kost paa 59° 28' 55" N. Br. 24° 37' 38" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155 og 205.)

2138. Baake borttaget. Pennau. Riga Bugt. Østersøen. Baaken paa den 50-lige Møle ved Pennau Havn er borttaget. 58° 22' N. Br. 24° 28' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

2139. Oplysning om Baaker. Mønmehindung. Demmscher See. Oder. Tyskland. 1) Den ny Mønmehindung paa S.-Kysten af Demmscher See skal betegnes ved 1 Baake og 2 Fortaaker. 2) De 4 Baaker ved Indløbet til Wester-Gramm er borttaget. 53° 25' N. Br. 14° 38' Ø. Lgd.

2140. »Jasmund« Fyrskib udlægges. Taagesignal opbygger midlertidig. Stubbekammer. Rügen. I den sidste Halvdel af Oktober 1911 udlægges »Jasmund« Fyrskib paa sin Station, c. 2 Sm ØNØ fra Ranzow Fyr i 25 m Vand. Det skal vise hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 16 m. Lysevne: 16 Sm. Synsvide: 13 Sm. Rødt, 2-mastet Fyrskib med Lanterneaan mellem Mastene. Det viser 2 ankerlanterner, nemlig 1 paa Fokketaget 6 m over Skroget og 1 ved Hækken 1 m over Skroget. Taagesignalet gives med Horn, To-Stød og Et-Stød hver 1 Minut, saaledes: Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., stor Pause 24, 5 Sek., Stød 2 Sek., stor Pause 24, 5 Sek., tillige gives Taagesignalet med Undervandsklokke. Ni-Slag hver 45 Sek. Fyrskibet kan blive indtrængt. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd.

Saalange Fyrskibet ligger ude, gives intet Taagesignal fra Stubbekammer Taagesignals-Station. 54° 34' N. Br. 13° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1042. Kjøbenhavn 1911.)

2141. Radiotelegraf-Station nedsat. Arkona. Rügen. Radiotelegraf-Station ved Arkona er nedlagt ved Udgangen af September 1911. 54° 41' N. Br. 13° 26' Ø. Lgd.

2142. »Kalkgrund« Fyrskib ombyttes midlertidig. Flensborg Fjord. Artergelig bliver »Kalkgrund« Fyrskib i den 2den Uge af Oktober 1911 ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr. Taagesignalet vil blive uforandret. 54° 49' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd. Naar »Kalkgrund« Fyrskib atter udlægges, vil det tillige give Taagesignalet med Undervandsklokke, der giver 2 Grupper paa 3 Slag hver 45 Sek. Ønsker man at forsøge Undervands-

signalerne i klart Vejr, beiser man et hvidt Flag med en stor rød Klokke. Fyrskibet beiser da et lignende Flag saalænge Signaler med Undervandsklokken gives. Resultatet antages indberettet til: Wasserrahamt, Flensborg. (Kort Nr. 114, 125, 157 og 160.)

III. Nordseen, Northavet og Hvide Hav.

2143. Fyr tændt. Norge. Den 25de September 1911 tændes følgende Fyr paa Oddahølen, Smølen:

1) Skarholmen hvide, røde og grønne Fyr, der er et Fyr med To-Formørkelsen, viser grønt Lys fra S. 59° V., over S.-Kanten af Aasmundskjær til S. 86° V. fra N. om Grunden fra Ustarras; hvidt Lys derfra til S. 89° V., rødt Lys derfra til N. 63° Ø. fra N. om Elungsfjella. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. 63° 20' 40" N. Br. 7° 46' 50" Ø. Lgd.

2) Vester Orholmskjer Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelsen og lyser fra N. 54° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 59° V. Flammens Højde: 4, s m. Synsvide: 3 Sm. 63° 21' 10" N. Br. 7° 47' 05" Ø. Lgd.

3) Østre Orholmskjer Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelsen og lyser fra S. 46° V. gennem V. til N. 50° V. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 3 Sm. Fyret staar 220 m fra Vester Orholmskjer Fyr og holdt overet med dette i S. 66° V. leder det mellem Svahaen og Skærene N. for Velmoeskjæret. 63° 21' 10" N. Br. 7° 47' 20" Ø. Lgd.

4) Klakkavaag Fyr, paa Kankanskjær, er et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 13° V. gennem V. og N. til N. 63° Ø. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 4 Sm. 63° 21' 20" N. Br. 7° 51' 15" Ø. Lgd.

5) Kalvø Fyr, er et rødt, fast Fyr, der lyser fra c. S. 57° V. gennem V. til N. 80° V. Fyret staar 620 m fra Klakkavaag Fyr og holdt overet med dette i S. 78° V. leder det midt imellem Malskøkken og Kunnathøene men midt over Svahaen. 63° 21' 25" N. Br. 7° 52' 00" Ø. Lgd.

Brændtiden for alle ovennævnte Fyr er 1ste August—15de Mai.

2144. Vrag afmærket. Hever Munding V. Tyskland. Ifølge Meddelelse til Marine-ministeriet er en Sandunger sunket ned for Hever Munding paa 54° 22' N. Br. 8° 18' Ø. Lgd. Pladsen er afmærket med en lille sort Bøje.

2145. Oplysning om Radiotelegraf-Station. Norddeich. Fra den 1ste December 1911 er den normale Bøjelængde ved Norddeich Radiotelegraf-Station 1630 m. 53° 36' N. Br. 7° 08' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2653. Kjøbenhavn 1910.)

2146. Grund tiltaget. Ems. N.-Kanten af Emsmündplate strækker sig ind i Pilsam Frys faste Lysvinkel; mellem 400 og 700 m Ø. for Tønde W0 er der kun 5 m Vand. Man skal her holde sig i Midten af Løbet. Pilsam Fyr: 53° 29' 58" N. Br. 7° 02' 56" Ø. Lgd.

2147. Tønde inddraget. Fyr midlertidig sunket. Nieuwe Rotterdams Waterweg. Holland. Paa Grund af Farvands Uddybning og Spidsstude Nr. 15 i N. Rott. Waterweg permanent inddraget og det røde Fyr med Formørkelsen paa Dne d'Albe R 6 er midlertidig sunket. Fyret: 51° 54' 48" N. Br. 4° 15' 20" Ø. Lgd.

2148. Fyr flyttet. Laagte van Hamstede. Zeegat van Brouwershaven. Laagte van Hamstede Fyr er nu flyttet til 51° 44' 52" N. Br. 3° 43' 26" Ø. Lgd., det lyser fra N. 58° V. gennem N. til N. 72° Ø. West-Schouwen Fyr overet med Laagte van Hamstede Fyr i N. 44° Ø. leder i 3, s m Vand over Schaar van Kemesse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1975. Kjøbenhavn 1911.)

2149. Aftærkning forandret. Engelsche Vaarwater. Ooster-Scheide. I Engelsche Vaarwater er sket følgende Forandringer ved Aftærkningen: Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kægle ligger nu i 9, s m Vand paa 51° 34' 02" N. Br. 3° 54' 50" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 i 9, s m Vand paa 51° 33' 07" N. Br. 3° 55' 58" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 1 a er udlagt i 10 m Vand paa 51° 33' 35" N. Br. 3° 55' 19" Ø. Lgd.

2150. Banke fundet. Ruytingen N. Vlaamsche Banken. Frankrig. En Banke med 5, m Vand, paa hvilken Kabelskibet »Faraday« med 6 m Dybgaaende stødte, er fundet 13, s Sm N. 54° V. fra Dunkerque Fyr og N. 37° Ø. fra Calais Fyr. 51° 10' 10" N. Br. 2° 06' 00" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2151. Dybde forandret. Abords de Galais. Frankrig. Dybderne i Nærheden af Galais er en Del forandret. Følgende, foreløbige Observationer meddeles: 1) Plateau des Quénoes, 2, s m Vand er fundet S. for 2, s m Grunden paa NØ-Siden og 3, s m Vand paa N-Sidens af Trunden.

2166. Advarsel mod Lystønder. Bahía Blanca. Argentina. Da Lystønderne mellem »Bahía Blanca« Fyrskib og Inderhavnen kun er udlagt til Forsøg, advares man mod at stole paa dem ved Sejlads om Natten. Fyrskibet: 39° 10' S. Br. 61° 39' V. Lgd.

2167. Grund rapporteret. Curiquina Channel. Chile. En Grund med 4,5 m Vand, paa hvilken Damperen »Willow Branch« rorte, er fundet 1½ Kbl S. 39° Ø. fra Tønden ved Buey Rocks. Grunden vil antagelig blive afmærket. Buey Rocks Tønde: 36° 38' S. Br. 73° 05' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2168. Fyr midlertidig forandret. Capo Testa. Sardinien N.-Kyst. Capo Testa Fyr brændes uregelmæssigt og viser indtil videre hvidt, fast Lys. 41° 41' 36" N. Br. 9° 08' 42" Ø. Lgd.

2169. Tønde borttaget. S. Giovanni. Termini Imerese. Sicilien N.-Kyst. Tønden ved S. Giovanni Grund, c. 600 m S. 52° Ø. fra Fyret paa Molchovedet ved Termini Imerese, er borttaget. Termini Imerese: 37° 59' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd.

2170. Sømærke borttaget. Chioggia. Italien Ø.-Kyst. Pælen med Ballon, c. 750 m N. 77° V. fra S. Felice Fyr ved Chioggia Havn, er permanent borttaget. S. Felice Fyr: 45° 13' 47" N. Br. 12° 17' 27" Ø. Lgd.

2171. Grunde fundet. Eupatoria. Rusland. Mellem 45° 02' og 45° 03' N. Br., 38° 32' og 38° 33' Ø. Lgd. er der flere Steder i 11 à 13 m Vand fundet Dybder paa 8,5 à 10,5 m. De læggeste Steder er: 1) 8,5 m Vand ligger 1860 m fra Land, S. 17° V. fra Saki Kirke og S. 40½° Ø. fra Eupatoria Katedral. 45° 02' 38" N. Br. 33° 33' 46" Ø. Lgd. 2) 9,5 m Vand ligger 2770 m fra Land, henholdsvis S. 21° V. og S. 38° Ø. fra samme Punkter. 45° 02' 28" N. Br. 33° 33' 06" Ø. Lgd.

2172. Fyr atter tændt. Adler Point. Sorte Hav. Adler Point Fyr, der er flyttet 20 m SØ i, er atter tændt. 43° 24' N. Br. 39° 52' Ø. Lgd. (engelsk Fyr-Fort.) 43° 26' N. Br. 39° 55' Ø. Lgd. (tyesk Fyr-Fort.). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1793. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2173. Baake opført. Tirán Island. Strait of Tirán. Gulf of Akaba. Røde Hav. Paa SV.-Enden af Revet, der strækker sig ud fra Tirán Island, V. for Vraget, som er vist i engelsk Kort Nr. 8 a, er opført en Mast med Flag. 27° 57' N. Br. 34° 28' Ø. Lgd.

2174. Grund rapporteret. Massana N. Paa den S.-lige Del af Banken, som strækker sig ud fra Ras Kasar og North Bluff, er der kun 5 m Vand. 17° 34' 00" N. Br. 39° 03' 30" Ø. Lgd.

2175. Baaker opført. Djibouti. Fransk Somali. Gulf of Aden. Ved Djibouti er der opført en pyramidformet Stenbaake paa den Ø.-lige Koralbunke, tæt ved Lystønde Nr. 1, og en lignende Baake paa den V.-lige Koralbunke, tæt ved den almindelige Tønde, som ligger i Linien: »Ledefyrene overet med Ambouli Pyramiden«. Residensen: 11° 35' 32" N. Br. 43° 08' 25" Ø. Lgd.

2176. Skær. Tugela River—Durnford Point. Natal. Afrika. Mellem Tugela River og Durnford Point er fundet: 1) Et Skær med 4,5 m Vand ud for Indløbet til Tugela River, 1,5 Sm S. 74° Ø. fra Red Hill, der ligger paa 29° 12' S. Br. 31° 30' Ø. Lgd. 2) Et c. 1 Sm langt Rev med 5,5 à 9,5 m Vand, der ligger parallelt med Kysten ud for Matikulu River, i 1 Sm fra Land mellem N. 83° Ø. og S. 20° V. fra Mundingen af Floden, der ligger paa 29° 06' S. Br. 31° 37' Ø. Lgd. 3) Et Skær med 8,5 m Vand, 2,5 Sm S. 53° V. fra den S.-lige Obelisk paa Durnford Point. S.-lig Obelisk: 28° 55' S. Br. 31° 55' Ø. Lgd. 4) Et Skær med 11 m Vand, 2,5 Sm S. 6° V. fra den S.-lige Obelisk. 5) Et Skær med 6,5 m Vand, 2,5 Sm S. 43° Ø. fra den S.-lige Obelisk. 6) Et Skær med 5,5 m Vand, 2,5 Sm S. 4° V. fra den N.-lige Obelisk paa Durnford Point. N.-lig Obelisk: 28° 54' S. Br. 31° 59' Ø. Lgd. 7) Et Skær med 5,5 m Vand, 1,5 Sm S. 18° Ø. fra N.-lig Obelisk.

2177. Fyr tændt. Colombo. Ceylon. Paa Yderenden af Pieren paa N.-Siden af Indløbet til Graving Dock, 500 m S. 23° Ø. fra Fyret paa NØ-Bølgebrøderen ved Colombo Havn, er tændt 2 grønne, faste Fyr (det ene lodret over det andet). Flammens Højde: 8 og 6 m. Yderenden af Pieren strækker sig c. 15 m V.-ligere end vist i de engelske Kort. Paa Tønde Nr. 52, 400 m S. 40° V. fra NØ-Bølgebrøderen Fyr, er tændt et rødt, fast Fyr. Paa Tønde Nr. 38, 685 m S. 5° V. fra samme Punkt, er tændt et grønt, fast Fyr. NØ-Bølgebrøderens Fyr: 6° 57' N. Br. 79° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1078. Kjøbenhavn 1911.)

Hugo, svensk Skonnert, har ved Langebro været i Kollision med Sandsugedamperen »Avance«, der stødte »Hugo« over mod Stenpillerne, saa at den fik en Del Styrbords Skade. »Avance« tog ingen Skade.

Bryssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Hungerborg til Ghent haft haardt Vejr og er ankommen med Tab af Dækslast, Anker og Kæde og har tillige lidt en Del ovenbords Skade.

Signe, svensk Galeas, der, som meddelt, strandede ved Hyllekrog, er total Vrag. Besætningen er indbjerget til Gjedser. Diestrichsdorf, Dampskib, har paa Rejsen fra Lolland til Eckerfærde været paa Grund paa Sydvestkysten af Lolland. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage den russiske 3/m. Skonnert »Equator«, c. 360 Netto Reg.-Tons, bygget 1900 med første Klasse i Germanischer Lloyd, solgt til Sverig. Skibet, der for Tiden er beliggende i Riga, overtages straks af Køberen.

Gennem samme Firma er Skonnert »Carl« af Kristinehamn, c. 99 Netto Reg.-Tons, bygget 1892, solgt til Hr. Kapt. P. Andersen i Lerberget for Kr. 6.500. Skibet, der er beliggende i Göteborg, staar nu for Klassificering, og denne vil i disse Dage blive paabegyndt for den ny Ejers Regning.

Et til Vladivostok bygget Staal fartøj er i disse Dage løbet af Stablen fra Frederikshavns Skibsværft og Flydedok. Fartøjet, der er bygget for Regning Frederikshavns Jernstøberi og solgt til Vladivostok gennem dettes Hamburgagent, koster c. 12.000 Kr. Det er forsynet med en Petroleumsmotor af 16 Hestes Kraft og har en Længde af 11½ Meter, Bredde 3 Meter og Dybde 1,6 Meter.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Bruusbüttel 4./10. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, pas. Gibraltar 4./10. for Tunis. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 28./9. hertil. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. Stettin 5./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 30./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 4./10. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 20./9. til New York. — Arno, Fischer, ank. Torneå 26./9. — Aurora, Gommesen, afg. Denia 4./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 5./10. — Beira, Lunge, ank. Barcelona 1./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 30./9. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 2./10. til Petersborg. — Christian IX, Mikkelson, afg. Dunkerque 4./10. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Skagen 4./10. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 2./10. til Bergen. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./9. til London. — Garonne, Sørensen, afg. herfra 4./10. til Petersborg. — Odessa ank. Libau 30./9. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 28./9. til Kristiansand. — Hengest, Munk, ank. Riga 5./10. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 4./10. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 4./10. — Kasan, Mikkelson, ank. London 2./10. — Kentucky, Kylesbeck, afg. Filadelfia 27./9. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 30./9. Kursk, Wiencke, afg. Rochelle 2./10. hertil. — Loire, Craignou, ank. Kotka 2./10. — Louise, Larsen, ank. hertil 2./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 2./10. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Livorno 2./10. — Morsø, Nellemann, ank. Funchal 27./9. — Moskovo, Jon Jonsen, afg. Petersborg 30./9. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Lissabon 3./10. til Malaga. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 3./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 2./10. til Petersborg. — Omsk, Jacobsen, pass. Bruusbüttel 4./10. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 4./10. til Baltimore. — Perm, Gotthardh, pass. Holtenau 4./10. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. Cadix 3./10. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 1./10. — Saxo, Müller, ank. London 2./10. — Seine, Damp, ank. Petersborg 29./9. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 27./9. — Thyra, Damm, afg. Trondhjem 3./10. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. Malaga 2./10. (Fortsættes Side 599.)

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2178. Oplysning om Dybde, Røken Rivier. Sumatra Ø-Kyst. Røken Rivier Munding sandet en Del til N. for 1^g. Belanda er der tørt med Lavvande indtil 2 Sm fra Kysten. 300 m V. fra Flagstangen ved Bagan Sami Api falder Floden tør ved Springtidslavvande. Flagstangen: 2° 09' N. Br. 100° 47' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 314. Kjøbenhavn 1911.)

2179. Admærkning forandret. AmunyoKu Kan. Korea V-Kyst. I East Channel ved Indløbet til AmunyoKu Kan (Yalu Kiang) er Tønde Nr. 6 nu en rød Spidstønde uden Topbelegelse. 39° 46' 45" N. Br. 124° 24' 56" Ø. Lgd. og Tønde Nr. 7, c. 4½ Kbl S. 40° V. fra Tassarugi Island V-lige Top, en sort Spidstønde med Cylinder som Topbelegelse. I West Channel ligger Tønde Nr. 6 paa 39° 45' 29" N. Br. 124° 03' 29" Ø. Lgd., Tønde Nr. 1 paa 39° 46' 28" N. Br. 124° 05' 01" Ø. Lgd., Tønde Nr. 8 paa 39° 47' 48" N. Br. 124° 07' 31" Ø. Lgd., Tønde Nr. 10 paa 39° 48' 33" N. Br. 124° 08' 54" Ø. Lgd. og Tønde Nr. 12 paa 39° 49' 12" N. Br. 124° 09' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2006. Kjøbenhavn 1910.)

2180. Fyr slukket. Miyo Shima. Naikai. Japan. Miyo Shima hvide, faste Fyr er slukket. 33° 59' N. Br. 133° 15' Ø. Lgd.

2181. Pier opføres. Oharu Ko. Hokushu V-Kyst. Ved Oharu Ko opføres en Pier, hvis Yderende ligger 9,2 Kbl N. 82° Ø. fra Tengen Yama (145 m) trigonometriske Station, herfra gaar Piøren i Retning N. 36° V. ind til Kysten.

En Række Pæle er opført, til Admærkning af den under Bygning værende S-Bølgebrøder, mellem Lystønden der ligger paa 43° 11' 41" N. Br. 141° 01' 37" Ø. Lgd. og et Punkt, der ligger 5 Kbl S. 29° Ø. fra N-Bølgebrøderens Fyr, der ligger paa 43° 12' N. Br. 141° 01' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2182. Bekendtgørelse om Slukning af Fyr. Tyrkiet. Den tyrkiske Regering har notificeret det danske Udenrigsministerium, at fra den 30te September 1911 at regne vil ingen tyrkiske Fyr i Middelhavet, i Dardanellerne indtil Nagara Point, i Adriaterhavet og det Røde Hav blive tændt.

2183. Bekendtgørelse om Slukning af Fyr m. m. Italien. Følgende Fyr er midlertidig slukket: 1) Fyret paa Øen San Paolo, Mar Grande di Taranto. 2) Pedagne og Punta Riso, Brindisi. 3) Capo Gallo, N. for Brindisi.

Alle andre Fyr, særligt Fyrene paa Kysterne ved Adriaterhavet og det Ioniske Hav, kan være slukket og Sømærkerne inddraget under Fjendtlighederne med Tyrkiet.

2184. Signaler og Reglementer vedrørende Undervandsbaade. Frankrig. Neddykkede Undervandsbaade kan træffes overalt paa fransk Territorium, men særligt i Nærheden af Calais, Cherbourg, Brest, La Pallice, Toulon, Ajaccio, Oran, Bizerte og Saigon, hvor der findes Stationer for Undervandsbaade.

Naar de navigerer i Overfladen skal de følge Forskrifterne i »Reglement ayanit pour objet de prevenir les abordages, des 21 fevriar 1887 et 9 novembre 1905».

Er de derimod neddykket, skal ethvert Skib at holde sig fra deres Route.

Neddykkede Baades Tilstedeværelse angives ved et rødt og gult Flag (den øverste Halvdel rød), der vises fra Sematorer, Fyrtaarne, Batterier o. l., samt fra et hvilket som helst Led-sagefartøj.

Skibe, der sejler i Farvande, hvor neddykkede Baade signaleres, skal holde skarpt Udkig efter Baadens Perskoper.

Ethvert Ledagskib for neddykkede Baade fører det ovennævnte røde og gule Flag i Stævnen og agter føres en hvid Kugle paa Nationalflagets Plads. Man skal holde mindst ½ Sm agten om Ledagskibet.

Under Neddykkingsøvelser fører Undervandsbaadene kun: 1) I Forstævnen et rødt og gult Flag (rødt øverst). 2) Agter Nationalflaget. Ethvert Skib skal holde af Vejen for saadanne Undervandsbaade, selv om de i øjeblikket er i Overfladen, da de skal betragtes som lidet manøvredygtige.

Under Undervandsbaades Torpedøvelser fører det Skib, som tjener som Maal eller slæber Maalet, foruden det røde Flag, tillige et rødt og gult Flag (rødt øverst), se i øvrigt »Efterretninger for Søfarende« Nr. 947, 1911.

Vedrørende Undervandsbaade i Handelshavne se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 753, 1911.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

England, August 1911:
England, West Coast. — King road.
Baltic. — River Dyina.
Spain, North Coast. — Guetaria bay, &c.
Indian Ocean. — Islands off north coast of Madagascar.
Korea, East Coast. — Fusan Harbour to Chinkupen bay.
Frankrig:

De la pointe du Grand Minou à la pointe de Penharn. Rade de Brest et Baie de Douarrenez.
De Quiberon au Croisic. (Edition provisoire).
De Lanterne à l'entrée de la Dives.
Port de Nemours.
Baie d'Ajaccio.

Holland:
Noordkust Banka. Reede Pangkal Pinang. 1: 50 000. August 1911. Pris f. 0,75.
Vaarwaters en ankerpladsen op de Noordokstun van Banka, met plans: 1. Reede Soengai Liat 1: 50 000; 2. Reede Koba en Vaarwater daar beoosten 1: 50 000. August 1911. Pris f. 0,75.
Noordzee. Zeegeaten van Bronwerslaven en Zierikzee. 1: 50 000. September 1911. Pris f. 1,75.

N 5350
R 5422
R 890
R 3379
R 3760
R 204
R 52

Tyr, Thaning, ank. Windau 5./10. — United States, Gotsche, ank. hertil 28./9. — Vendsyssel, Larsen, pass. Holtenan 4./10. for Aarhus. — Viking, Meyer, afg. herfra 4./10. til Arendal. Minsk, Harder, ank. Sevilla 30./9. — Tomsk, Kruse, ank. Petersborg 27./9. — Saratov, ank. Hull 4./10. — Vadsø ank. Liverpool 3./10. — Lena ank. Stettin 28./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Villareal 27./9. — A malienborg ank. Kronstad 28./9. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 30./9. — Brattingsborg ank. Archangel 21./9. — Børglum ank. Stettin 2./10. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 1./10. — Dansborg pass. Kjøbenhavn 30./9. — Elshorg afg. Partington 29./9. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 30./9. — Fredensborg ank. Newport 30./9. — Frederiksborg ank. Granvik 27./9. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 1./10. — Gurte pass. Sagres 24./9. — Hammerhus ank. Antwerpen 24./9. — Harrildsborg ank. Huelva 30./9. — Hundborg afg. Trondhjem 30./9. — Høneborg afg. Methil 29./9. — Jelling ank. Randers 29./9. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 2./10. — Jungshoved ank. Rio 12./9. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 30./9. — Kallundborg afg. Newcastle 29./9. — Kalø pass. Sagres 27./9. — Klampenborg ank. Windau 30./9. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre pass. Dover 2./10. — Lilleborg afg. Barcelona 29./9. — Marselisborg ank. Archangel 30./9. — Næsborg ank. Archangel 26./9. — Peter Mærsk afg. Kjøbenhavn 30./9. — Randelsborg ank. Wiborg 27./9. — Rosenborg ank. Hull 28./9. — Silkeborg ank. Dordrecht 30./9. — Skakkeborg ank. West Hartlepool 2./10. — Skanderborg ank. Kjøbenhavn 29./9. — Skjoldborg ank. Wasa 25./9. — Skodsborg ank. Sunderland 25./9. — Spigerborg ank. Petersborg 26./9. — Stegelborg ank. Archangel 18./9. — Stjerneborg pass. Kjøbenhavn 30./9. — Søborg ank. Newport Mon 18./9. — Taarnborg afg. Methil 2./10. — Tuborg ank. Petersborg 1./10. — Ulfborg afg. Penarth 28./9. — Uranienborg ank. Huelva 20./9. — Visborg ank. Pernau 24./9. — Vordingborg ank. West Hartlepool 21./9. — Ørkild pass. Algiers 26./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 26./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./10. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 29./9. til Dunckerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 3./10. — Russ, Petersen, ank. Bordeaux 28./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 2./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 29./9. til Petersborg. — Michael Ontschoukoff, Harboe, ank. Campbellton 3./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. London 4./10. til Tyne. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 20./9. til Manchester. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New Mills 15./9. — Newa, Dahl, afg. Glasgow 3./10. til Kronstad.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon afg. Suez 1./10. udg. — Arabien afg. Singapore 29./9. udg. — Kina afg. Shanghai 26./9. hjemg. — Cathay afg. Tyne 1./10. udg. — Bintang afg. Port Said 28./9. hjemg. — Samui afg. Aden 2./10. hjemg. — Bandon afg. Frederiksstad 3./10. udg. — Pangan ank. Bangkok 26./9. udg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien ank. Glasgow 4./10. hjemg. — Tranquebar ank. Hankow 2./10. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 23./9. udg. — St. Jan, afg. Paramaribo 21./9. hjemg. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 29./9.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. London 4./10. — Svend, Schmidt, afg. Grangemouth 3./10.

Nordse. Nordland, Larsen, ank. Rotterdam 3./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kallundborg 28./9. — Holland, Poulsen, ank. Petersborg 4./10. — England, Andersen, ank. Esbjerg 2./10. — Rusland, Bennetsen, ank. Wiborg 1./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. West Hartlepool 23./9. — Helene, Sørensen, ank. Antwerpen 27./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Boness 2./10. — Agnete, Dam, afg. Dunckerque 2./10. — Hermia, Farup, ank. Odense 1./10. — Alice, Jørgensen, afg. Danzig 29./9.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 29./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Aalborg 30./9. — Valborg, Hansen, ank. Horsens 29./9. — Gunhild, Hansen, afg. Grimsby 30./9.

Vesterhavet. Hebe, Gregersen, ank. Barcelona 3./10. — Bodil, Uldall, afg. Königsberg 3./10. til Wyburg. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 2./10. for Liverpool. — Nancy, Nielsen, pass. Brunshüttel 3./10. for Barcelona. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 2./10. for Hamholm. — Nautik, Nielsen, ank. Hørnesand 2./10. — Marie, Jessen, ank. Borgå 2./10. — Inger, Schiff, ank. Räsö 2./10. — Polly, Hansen, afg. Port Mahon 1./10. til Saffi. — Norma, Mikkelsen, afg. Brixham 1./10. til Tarragona. — Cito, Jøpsen, afg. Almeria 30./9. til London. — Nexos, Basse, ank. Valencia 30./9.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Trångsund 4./10. til Lübeck. — Skinfaxe, Theiland, ank. Methil 3./10. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 4./10. for Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 3./10. til Rotterdam. — London, Bom, afg. Petersborg 27./9. til Blyth. — Paris, Tholander, ank. Leith 3./10. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 2./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dordrecht 27./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 25./9. — Roma, v. Thun, afg. Burntisland 3./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Rotterdam 4./10. — Frankrig, Friis, ank. London 2./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, ank. Køge 5./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Archangel 24./9. — Martha, Christensen, afg. Blyth 30./9. — Elna, Rathje, afg. Arzew 28./9. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 27./9. — Simone, Møller, ank. Pillau 4./10. — Jeanne, Olsen, afg. Karlsborg 29./9. — Vera, Larsen, afg. Archangel 28./9. — Daisy, Lagesen, ank. Umeå 1./10. — Anine, Leth, ank. Kronstadt 1./10. — Kamna, Løffer, ank. Tunis 30./9. — Harriet, Larsen, afg. Tyne Dock 22./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Kjøbenhavn 1./10.

Frø. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 24./9. — Freja, Nielsen, afg. Akureiry 28./9. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 29./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Göteborg 2./10. — Nelly, Clausen, afg. Nystad 1./10. til Ostende. — Fanny, Eriksen, afg. Karlskrona 4./10. til Kalmar. — Lilly, Nielsen, ank. Koivusaari 1./10. — Alexy, Lorentzen, ank. Gijon 27./9. — Dagny, Sørensen, ank. Marseille 30./9. — Mary, Bang, ank. Kjøbenhavn 3./10.

Ærø. Energi, Jensen, ank. Kolding 3./10.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd, Kofoed, ank. Fejs 24./9. — Marie, Sejer, ank. Cadiz 23./9. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 27./9. — Kastor, Møller, ank. Sundsvall 27./9. — Næstved, Clausen, ank. Aarhus 27./9. — Prøven, Olseu, ank. Münsterås 28./9. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 29./9. — Sigurd, Kofoed, ank. Masnedund 30./9.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Boston 27./9. — Zenitha, Jensen, ank. Norrköping 28./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Nyköping 28./9. — Belona, Nielsen, ank. Liban 27./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Wemyss 28./9. — Otto, Klug, ank. Bogens 28./9. — Skjold, Larsen, ank. Libau 27./9. — Danmark, Huusfeldt, ank. Stockholm 28./9. — Euilie, Rasmussen, ank. Coucarneau 28./9. — Zampa, Wulf, ank. Riga 29./9. — Helge, Nissen, ank. Bridgeness 29./9. — Severine, Jensen, ank. Kristiania 30./9. — Confidence, Michaelseu, ank. Norrköping 29./9. — Peter, Hansen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Jens, Jørgensen, ank. Dunckerque 30./9. — Gæa, Petersen, ank. Sundsvall 30./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Kotka 30./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Petersborg 1./10. — Kamma, Fisker, ank. Kristiania 2./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Havre 1./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Örnsköldsvik 1./10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Raumo 30./9. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Oxelösund 30./9. — Clythia, Nielsen, ank. London 3./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Lissabon 3./10. — Lauritz, Dam, ank. Kotka 30./9. — Aktiv, Mouritzen, ank. Petersborg 3./10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Dunckerque 4./10. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Högnäs 4./10. — Cornwall, Petersen, ank. Lorient 4./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kotka 4./10.

Ærø. Th. Lohse, Boye, ank. Rudkjøbing 30./9. — Gloria, Fabricius, ank. Orth 1./10. — Sejerskransen, Friis, ank. Wemyss 30./9. — Dortha, Boye, ank. Ærskjøbing 2./10. — Mathilde, Hansen, ank. Swinemünde 30./9. — Prøven, Schmidt, ank. Sundsvall 30./9. — Saga, Olsen, ank. Mostyn 30./9. — Henry, Bager, ank. Libau 30./9. — Freya, Kock, ank. Horsens 30./9. — Ami, Christensen, ank. Kiel 2./10. — Freja, Nielsen, ank. Poole 2./10. — Majus Bay, Østermann, ank. Aalborg 1./10. — Søstrene, Christensen, pass. Dungeness 30./9. vestg. — Amor, Hansen, er afg. Treport til Wemyss. — H. C. Grube, Svane, ank. Hamburg 2./10. — Nathalia, Eriksen, ank. Trångsund 2./10. — Mars, Stegmann, ank. Kronstadt 2./10. — Christian, Nielsen, ank. Danzig 3./10. — Rigmor, Petersen, ank. Åhus 3./10. — Abba, Petersen, ank. Silloth 3./10. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, er afg. Gibraltar til Civita Vecchia. — M. Hay, Petersen, ank. Dysart 3./10. — I. Kofoed, Andersen, er afg. Ramsgate til Borgå. — Harris, Thorsteinsson, pass. Lizzard 1./10. vestg. — Marø, pass. St. Catherines Point 1./10. vestg. — Forældres Minde, Christensen, ank. Havre 3./10. — Christiane, Bager, ank. Holtenu 3./10. — Diane, Hansen, ank. Paleiden 4./10. — Apollo, Albertsen, ank. Helsingborg 4./10. — P. K. Nielsen, Petersen, ank. Stockholm 3./10. — Christine, Rasmussen, ank. Horsens 4./10. — Ansgar, Jørgensen, er den 28./9. præjet med alt vel om Bord.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. Oktober 1911. — Finanslovsforslaget for 1912 — 13. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.
Krafftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carliholtermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skihfsart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skihfsart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 78.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 10. Oktober 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Studiestræde 3, Københv. Telefon 6936.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sefartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
„Smith, Cronstadt“. Etableret 1850. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tiløyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURGOF** LLOYDS, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead,
LONDON London E. C. Privat: 4 Smyrna.
London. N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar. Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Damppumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overflad-kondensationer, Rbuebronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Betarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mindl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen

11g.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Traasportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901,
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandledes:

1. Skrivelse fra Indenrigsministeriet angaaende Forstaaelsen af forskellige Bestemmelser i Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

Skrivelsen besluttedes offentliggjort i *Dansk Søfartstidende*.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Spørgsmaalet om Ændringer i Forslag til Lov om Aktieselskaber. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ordningen af Karantæneforholdene for Skibe, der indgaa i Odense Fjord. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibe, som indløbe i Isefjorden, ogsaa fremtidig skal erhverve Tilladelse til Samkvem med Land. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme med Udkast til Lov om offentlige Auktioner, der ikke er Tvangsauktioner. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Batum. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende den 12. internationale Søfartskongres i Philadelphia 1912. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra de autoriserede Forhyringsagenter om at søge forhindret, at andre Personer end de autoriserede Agenter driver Forhyringsvirksomhed indenfor vedkommende Tolddistrikter. — Skrivelsen besluttedes tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart.

9. Skrivelse fra Udenrigsministeriet om, at Trinidads Regering har overtaget Dokken i Chaguaramas Bugten, hvorved Dokkens Drift er blevet billigere. Med Skrivelsen fremsendes den i denne Anledning udstedte »Tariff of Dock Dues and Regulations for Use of the Floating Dock«.

Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1911.

Vi har modtaget følgende:

Oprettet Redningsstation i Sæby. Nogle Aar efter, at Redningsvæsnet her i Landet i 1852 var bleven organiseret som Statsinstitution, fremkom der Forslag om ogsaa at oprette en Redningsstation i Sæby, men Bevillingsmyndighederne skønnede ikke, at der var tilstrækkelig Anledning dertil. Der blev dog i 1857 bevilget det nødvendige Beløb til Anskaffelse af en synkefri Jolle, men da Staten ikke vilde overtage de til Opbevaringen og Vedligeholdelsen medgaaende Udgifter, og da Kommunen heller ikke var villig til at udrede disse, paatog Stedets Byfoged, Justitsraad Gad, sig for sin Embedstid at afholde disse Udgifter, og Baadens Betjening skete ved frivillige blandt Byens Fiskere. Imidlertid afgik Justitsraad Gad ved Døden i 1866, og da Sæby Kommunalbestyrelse paa Forespørgsel paany erklærede sig uvillig til at udrede Udgifterne ved Opbevaring og Vedligeholdelse, blev det bestemt at sælge det paagældende Redningsfartøj. Et Interessentskab af 27 Fiskere i Sæby købte Fartøjet og afholdt senere af egne Midler Omkostningerne ved dets Stationering. Fra ti Strandinger lykkedes det i de paafølgende Aar at redde Besætningerne, men i 1875 viste

Baadens sig at trænge til en Hovedreparation, og denne havde Ejerne, der alle var ubemidlede, ikke Evne til at bekoste. Bestyrelsen for Dansk Forening for Lystsejladss tog da Sagen i sin Haand og begyndte en Indsamling blandt Foreningens Medlemmer for at tilvejebringe de fornødne Midler til en gennemgaaende Islandsættelse af Baaden eller eventuelt til Bygningen af en ny Baad. En saadan Baad vilde koste 3,000 Kroner, og der blev da ansøgt om et Tilskud af Staten paa 1,500 Kroner, hvilket Tilskud bevilgedes i 1876, hvorefter den ny Baad blev bygget og anbragt paa Stedet. Den har nu været der i 35 Aar og gjort god Fyldest ved Redning af Skibbrudne ved forskellige Lejligheder, men flere Gange er der dog fra Sæby fremkommen Andragende om, at der maatte blive oprettet en Redningsstation paa Stedet, sorterende under det egentlige Redningsvæsen. Først ved Finansloven for dette Aar er Sagen bragt til Gennemførelse, idet der er bleven opført et smukt grundmuret Baadhus i Sæby, og der er kommen en moderne Redningsbaad fra en i Aalbækslugten hidtil værende Station ved Karred, som samtidig er bleven nedlagt.

Fra den 1. Oktober er Stationen Sæby da traadt i Virksomhed under Ledelse af Fiskehandler A. Jørgensen Mørk, der ogsaa hidtil har været Leder for den private Redningsstation, og den ny Station er indgaaet under Redningsvæsnets Organisation. —r—

»City of Benares« Undergang. »Georg Stages Minde« meddeler, at den tidligere Elev paa »Georg Stage« Mørch, der nævntes i det forleden Dag udsendte Telegram angaaende »City of Benares« Undergang, ogsaa er druknet.

Savnet Dampere. Om Damperen »Swarland« fra Aalborg, der har været savnet i nogen Tid, meddeles den 7. Oktober fra Aalborg: Den savnede Dampere »Swarland«s Medicinkasse er drevet i Land ved Zeebrugge paa Grænsen mellem Holland og Belgien. Hele Damperens Mandskab, der befrygtes omkommet, var hjemmehørende i Aalborg. Desuden var Rederen, Grosserer Abels Fuldmægtig, Frk. Buchwald, paa en Ferierejse med Skibet, der havde en Last af 861 Tons Korn inde.

Damperen »Swarland«s Reder udtaler som sin Formening, at »Swarland« er stødt sammen med den savnede Dampere »Hertuginde Marie« af Stockholm under saa uheldige Forhold, at begge Dampere er gaaet under med Mand og Mus. Kun under et Sammenstød kan »Swarland«s tunge Medicinkasse være kommet i Søen.

(»Ritz. Bur.«.)

Drama om Bord. Lorient, den 7. Oktober. For tre Dage siden har Kaptajnen paa den danske tremastede Skonnert »Venus« af Thuro L. Andersen i et Anfald af Sindsforvirring affyret seks Revolverskud mod Styrmanden paa Skibet og saaret ham i højre Arm og højre Ben. Kaptajnen lukkede sig derefter inde i sin Kahyt og skød paa enhver, der nærmede sig. Skonnerten ankom i Aften til Lorient, hvor man straks tilkaldte Gendarmene. I Morges lykkedes det at bemægtige sig Kaptajnen og bringe ham til Hospitalet, hvor man anbragte ham under sikker Bevogtning. Styrmanden er ligeledes bragt til Hospitalet.

(»Ritz. Bur.«.)

Ny Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler.

Under 22. September har Søfartsministeriet udstedt Bekendtgørelse indeholdende Forskrif-

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

ter og Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler, ved hvilken Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. April 1893 ophæves.

Af den ny Bekendtgørelses Bestemmelser skal her anføres følgende:

§ 1.

Enhvert Skib, hvor der ikke skal findes Læge om Bord, jvfr. dog § 7, skal være forsynet med en til Opbevaring og Transport af Lægemidler særligt indrettet Kiste (Medicinkisten). Lægemidlerne skal om Bord opbevares paa et tørt Sted enten i Medicinkisten eller i et dertil indrettet Skab med Skuffer eller Hylder. Opbevaringsstedet skal kunne aflaaes.

Medicinkisten skal være mærket med det til Indholdet svarende Nummer, jvfr. § 2.

De til Opstilling af Flasker og Glas nødvendige Træskillerum skal være løse.

I Bekendtgørelsens § 2 anføres de anordnede Lægemidler med Angivelse af det Kvantum, der skal forefindes. Medicinkisterne er indrettet i fem forskellige Størrelser (Numre) til Brug i de forskellige Skibe efter Antallet af Besætning eller om Bord værende Personer og den Fart, i hvilken Skibene anvendes.

I Bekendtgørelsens § 3 anføres de Lægemidler, Instrumenter og Rekvizitter, der yderligere skal findes i saadanne Skibe, hvor der skal findes Læge om Bord.

§ 4.

I Fart Øst for Linien Lindesnæs- Texel skal Skibe være forsynet med Medicinkiste I, forsaa vidt Besætningen ikke overstiger i Sejlskibe 7 Mand og i Dampskibe 14 Mand, Føreren iberegnet. Er Besætningen større, skal Skibe være forsynet med Medicinkiste II.

Udenfor ovennævnte Fart skal Skibe med Besætning af ikke over 14 Mand være forsynet med Medicinkiste III. Er Besætningen fra 15 til 25 Mand, skal Skibene være forsynet med Medicinkiste IV, og er Besætningen over 25 Mand med Medicinkiste V. Er det om Bord værende Personantal (Passagerer og Besætning) over 100 indtil 500, skal der om Bord findes Lægemidler, svarende til mindst 2 Gange Indholdet af Medicinkiste V; er Personantallet over 500, skal der om Bord findes Lægemidler, svarende til mindst 3 Gange Indholdet af Medicinkiste V.

I Fart Øst for Linien Lindesnæs- Texel skal om Bord findes et Eksemplar af: Bekendtgørelsen om Skibes Forsyning med Lægemidler og af en af nedennævnte Vejledninger ved Ulykkestilfælde: »Den første Hjælp ved pludselige Ulykkestilfælde«, af Professor Fr. Esmarch eller »Vejledning i de simpleste Regler for Sygeplejen særlig ved forekommende Ulykkestilfælde«, af Stabslæge, Dr. med. H. A. Breuning-Storm.

I anden Fart skal Skibe være forsynet med et Eksemplar af den af Ministeriet for Handel og Søfart auteriserede Lægebog for Søfarende.

§ 5.

De foreskrevne Lægemidler skal ved Rejsens Begyndelse være til Stede i tilstrækkelig Mængde efter den Anvisning, som er angivet i Bekendtgørelsens §§ 2 og 4. Finder der paa Rejsen væsentligt Forbrug af noget Lægemiddel Sted, skal det forbrugte erstattes med nyt, saa snart Lejlighed dertil gives.

Lægemidlerne skal være godt indpakket og forsynet med tydelig Paaskrift, der angiver Lægemidlets Navn, overensstemmende med Bekendtgørelsens § 2. Endvidere skal Medikamenterne være mærket med Datum og Aars-tal for Udleveringen fra Apoteket og skal saavidt mulig opbevares i Glas- eller Metal-Emballage.

Lægemidlerne skal til enhver Tid være let tilgængelige.

§ 6.

I det Aar Syn finder Sted, jvfr. Dampskibstilsynsloven af 3. Januar 1911 § 11 og Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj

1909 § 7, skal Medicinkisten i de Skibe, hvor der ikke skal findes Læge om Bord, forinden eller samtidig med Synet, underkastes Eftersyn af en Læge eller Apoteker, der om det foretagne Eftersyn udsteder dateret Attest. Ved Eftersynet skal de Lægemidler, som er bleven for-dærvet eller mindre virksomme, kasseres og erstattes med ny, og Medicinkisten kompletteres saaledes, at den i enhver Henseende er i Overensstemmelse med Bekendtgørelsens §§ 2 og 4. Attesten forelægges Synsmændene, der skal paase, at det anordnede Eftersyn har fundet Sted; fornøden Bemærkning herom skal tilføres Tilsynsbogen.

§ 7.

Aabne Fartøjer, Fartøjer, der gaar i Fart Øst for Linien Lindesnæs- Texel og ikke er over 20 Reg.-Tons Brutto, samt Damp- og Motorfartøjer i Kystfart af ikke over tre Timers Varighed er ikke underkastet Bekendtgørelsens Bestemmelser.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. November 1911. I Skibe, der er sat i Fart inden Bekendtgørelsens Ikrafttræden, skal de anordnede Lægemidler dog først findes om Bord i Dampskibe senest seks Maaneder og i Sejlskibe senest ét Aar efter Bekendtgørelsens Ikrafttræden.

Det tillades at benytte Medicinkister, anskaffede inden Bekendtgørelsens Ikrafttræden.

Bekendtgørelsen gælder ikke for Skibe eller Fartøjer, hjemmehørende paa Færøerne.

Finanslovsforslaget for 1912—1913.

(Sluttet.)

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1912 til 31. Marts 1913, bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsarten vedrørende.

§ 12: Udenrigsministeriet.		
III. B. Adskillige Udgifter:	Kr.	Kr.
1. Tjenestegodtgifter (Lov Nr. 123 af 27. Maj 1908 § 35) (anslaet) ..	45,000.00	45,000.00

§ 14: Indenrigsministeriet.		
A. VIII. B. Ulykkesforsikring:	Kr.	Kr.
1. a. 4. Vederlag til Raadets Medlemmer af Søfartsafdelingen	1,800.00	
3. Tilskud til »Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk« (anslaet)	35,000.00	
		36,800.00

§ 15: Ministeriet for offentlige Arbejder.		
	Kr.	Kr.
A. II. C. 2. Opmudring af Limfjorden:		
a. Lønninger	23,808.64	
b. Andre Udgifter ..	51,500.00	
		75,308.64
4. Tilskud til Driften af den i Frederikshavn hjemmehørende Bugserdamper »Ekspress«	1,200.00	
5. Vedligeholdelse af Kanalen ved »Hvide Sande«	5,000.00	
7. Vederlag til Aalborg Havn for Vedligeholdelse af Sejllobet over Hals Barre	25,000.00	
L. 1. b. Danmarks Andel i Udgifterne ved de internationale Skibsfartskongressers staaende Kommission i Bryssel, 1,000 Fres. (anslaet)	730.00	730.00
2. Bidrag til Driften af Signalstationerne paa Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Hammershus og Fornæs samt ved Helsingør	7,600.00	
		At overføre
		114,838.64

	Kr.	Kr.
Overført	114,838.64	
B. 3. Tilskud til Ombygning og Udvidelse af Sæby Havn, $\frac{3}{4}$ af den beregnede Udgift indtil	7,500.00	
(under Forudsætning af, at Resten af det til Anlægget medgaaende Beløb tilbringes af Sæby Kommune.)		
9. Bidrag til »Det forenede Dampskibsselskab« til Vedligeholdelse af daglig Dampskibsforbindelse		
a. mellem Kalundborg og Aarhus (anslaet)	50,000.00	
b. mellem Frederikshavn og Göteborg	57,000.00	
		229,338.64

§ 20: Marineministeriet.

Forskellige under Ministeriet henlagte Institutioner.

A. Lodsævnet:	Kr.	Kr.
a. Lønninger m. m.	44,600.55	
b. Understøttelser til afgaaede Lodsere m. fl.	17,200.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	70,250.00	
d. — , ekstraordinære	84,970.00	
e. Erstatning for Ophævelse af Lodstvæng (anslaet)	2,200.00	
	219,220.55	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	200.00	
		219,020.55

B. Fyrvæsnæet:

a. Lønninger m. m.	659,512.76
Marineministeriet bemyndiges til ved forefaldende Vakance ved Fyr uden stadig Vagt, der er forandret eller skal forandres fra Petroleumsfyr til Blaugasfyr, at ansætte den ny Fyrvæsnæet af 1ste Lønningsklasse paa en lavere Lønningsats end den, som den afgaaede Fyrbetjent oppebar.	
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbetjente m. fl.	25,845.00
c. Olje og Brændsel m. m. (anslaet)	150,506.75
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære	222,548.67
e. — , ekstraordinære	240,000.00
f. Dampskibshjælp (anslaet)	6,000.00

1,304,413.18

Fragaar: Forventet Lejeindtægt 100.00 1,304,313.18

C. Vagervæsnæet:

a. Lønninger m. m.	51,050.04
b. Understøttelser til afgaaede Vagerebetjente m. fl.	2,800.00
c. Andre Udgifter, ordinære	60,990.00
d. — , ekstraordinære	2,750.00
e. Afmærkning af de ved Lodserierne afprikkede Farvande (anslaet)	22,112.00

139,702.04

D. Redningsvæsnæet:

a. Lønninger m. m.	132,030.00
b. Understøttelser	22,851.90
c. Andre Udgifter, ordinære	139,530.00
d. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rednings- og Fiskerbaade (anslaet)	8,000.00

302,411.90

E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):

a. Lønninger m. m.	28,870.00
b. Betaling for udførte Arbejder	1,930.00
c. Forskellige andre Udgifter	13,200.00
d. Tilfældige Opmaalingsudgifter	400.00
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for Søfarende	4,000.00
f. Forandringer og Tilføjelser til Farvandsbeskrivelser, Fyrlister m. m.	400.00

48,800.00

Fragaar: Indtægt ved Salg af Kort m. v. (anslaet) 16,000.00

32,800.00

Overskud paa den forventede Indtægt ved Salg af Kort m. v. og mulige Besparelser paa de forskellige Konti kan anvendes paa Konti b., c., d., e. og f.

Ekstraordinært 5,200.00

38,000.00

At overført 2,003,447.67

	Kr.	Kr.
Overført		2,003,447.67
F. Det meteorologiske Institut:		
a. Lønninger m. m.	47,620.00	
b. Andre Udgifter, ordinære	89,392.00	
c. — , ekstraordinære	2,700.00	
		139,712.00
G. Hirsholmene		2,800.00
H. Forskellige Udgifter:		
a. Fjernelse af Vrag og andre Hindringer for Sejladsen (anslaet)	15,000.00	
b. Marineministeriets Signalstation i Helsingør	1,500.00	
c. Almindelige Opmaalinger	20,000.00	
d. Tilskud til Driften af Statstelegrafens Radiotelegrafstation	2,500.00	
e. Andre og uforudsete Udgifter (anslaet)	1,000.00	
f. Ekstraordinært	1,500.00	
		41,500.00
I. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nødhavn:		
Kr.		
a. Lønninger m. m.	8,460.00	
b. Kost	963.33	
c. Forskellige Udgifter	5,000.00	
d. Ekstraordinært	13,000.00	
	27,423.33	
Fragaar for Lejeindtægt	200.00	
		27,223.33
		2,214,683.00

Marineministeriet bemyndiges til, naar en af de normerede Lodspladser er ubesat, at anvende det paa Finansloven som Lønning og Kost til denne Lods opførte Beløb til Bestridelse af Udgifter ved eventuel nødvendig Assistance til Lodsning, Arbejder i Havnen m. m.

Af Anmærkningerne til Lovforslaget hidsætter vi følgende:

§ 12: Udenrigsministeriet.

Til III. B. 1. Udenrigsministeriet har ment at kunne opgive at søge en særlig Bevilling til Afholdelse af Udgifter ved Somnads Hjemsendelse, hvortil tidligere var budgetteret 5,000 Kr., idet Udgiften foreslaas afholdt af Konto III. B. 1.

§ 14: Indenrigsministeriet.

Til A. VIII. B. 3. I Henhold til Bestemmelsen i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykestilfælde i Søfartsvirksomhed vil der af Statskassen være at yde et Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, hvilken Forening af Indenrigsministeriet har erholdt Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af Forsikring efter bemeldte Lov. Det nævnte Tilskud, der alene maa anvendes til Nedsættelse af Præmien for Medlemmerne af Foreningens Sejlskabsafdeling, maa ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden saadant Tilskud vilde have paahvilet de paagældende Medlemmer, og maa i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. aarlig for hver af dem beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsføreren.

I Følge Foreningens Beretning og Regnskab for Aaret 1910, har der i Kalenderaaret i Sejlskabsafdelingen været forsikret 4,372 Mand, hvoraf 4,241 Mand repræsenterede 1,266,571 Forhviringsdage i Far-tøjer, for hvilke der i Følge Lovens ydes Statstilskud til Bestridelse af Præmierne. Præmien har været $5\frac{1}{2}$ Ø. pr. Dag og den samlede Præmie Kr. 64,281.56, hvoraf Statens Tilskud har udgjort Halvdelen, Kr. 32,140.78.

§ 15: Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til A. II. C. 4. (jfr. Finansloven for Finansaaret 1911—12 § 19 B. II. C. 14). Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12.

Til A. II. C. 5. (jfr. Finansloven for Finansaaret 1911—12 § 19 B. II. C. 12). Til Vedligeholdelse af Kanalen ved Hvide Sande.

Ligesom for 1911—12 er herunder til Opsyn, Jordarbejde m. m. rent kalkulatorisk opført 5,000 Kr.

Til A. II. C. 7—9. (jfr. Finansloven for Finansaaret 1911—12 § 19 B. II. C. 15—17). Samme Beløb som for Finansaaret 1911—12.

Til A. II. L. 1. a—b. Ligegom for tidligere Finansaar er Ud-gifterne opført med henholdsvis 500 Fres. og 1,000 Fres. (jfr. saa-ledes Konti § 19 B. II. H. 1. og § 19 B. II. H. 2. paa Finansloven for Finansaaret 1911—12); beregnet efter en Kurs af 73 Øre an-slaas Udgifterne til henholdsvis 365 Kr. og 730 Kr.

Til B. 3. Ved Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1910—11 er der under Konto: Til § 26 B. Til II. B., Nr. 13 som Tilskud til Ombygning og Udvidelse af Sæby Havn i alt bevilliget Kr. 55,350, hvoraf som Genbevilling Kr. 47,850 og som Nybevilling til forskel- lige nødvendige Istandsættelsesarbejder ved de gamle Havneværker Kr. 7,500.

Det har imidlertid vist sig, at det for at tilvejebringe en brugelig Havn vil være nødvendigt at foretage en Istandsættelse af nogle flere af de nævnte ældre Havneværker, der alle er meget forfaldne. Det vil saaledes navnlig være nødvendigt at lade ombygge c. 50 Meter

Bolværk paa Sydsiden af Havnen, at lade fjerne en Strækning til Dels udfaldet Bolværk paa Nordsiden af Havnen med tilhørende Regulering af Skraaningerne mod Vandet samt at lorny c. 50 Meter af Afviserværket langs Havnens gamle nordre Mole.

Til de paagældende Arbejder kan antages at ville medgaa yderligere c. Kr. 10,000, og da man har ment at maatte imødekomme et af Kommunen fremsat Andragende om, at Staten vil bidrage til Afholdelsen af denne Udgift i samme Forhold, som den har bidraget til Afholdelsen af Udgifterne til selve Havneudvidelsen, skal man anbefale, at der i det omhandlede Øiemed bevilges det opførte Beløb af Kr. 7 500.

Til B. 9. a. Ligeledes (jfr. Konto § 26 II. B. 3. paa Finansloven for Finansaaret 1911—1912).

Til B. 9. b. I Henhold til Overenskomst af 6. April 1911 med »Det forenede Dampskibsselskab« tilkommer der Selskabet for at vedligeholde en daglig Dampskibsforbindelse i begge Retninger mellem Frederikshavn og Gøteborg et aarligt Bidrag af Statskassen paa Kr. 57,000, der herved søges bevilget.

§ 20: Marineministeriet.

Til A. e. Erstatning for Ophævelse af Lodsvang (anslaet).

Det hertil ansaaede Beløb er bestemt til Udbetaling af den Færsterne m. fl. paa Nyord i Henhold til § 6, 2. Stykke, i Lov af 21. Marts 1879 for Livstid tilkommende Erstatning for Ophævelsen af Lodstvangen i Nyord Farvande.

Omført som i Finansloven for 1911—1912.

Af den hidtil paa § 8 opførte Lejeindlagt vedkommende Marineministeriet er et Beløb af Kr. 200 bragt i Afdrag paa nærværende Konto (jvfr. den af Finanslovkommissionen afgivne Betænkning).

Til B. e. 7. Til Fyranlæg paa St. Croix N. V. Pynt, Hams Bluff (1. Udgift).

Naar Panamakanalen om nogle Aar aabnes, forventes det, at Trafiken forbi vore vestindiske Kolonier vil blive betydelig forøget. Af Hensyn hertil og til de internationale Forpligtelser, der paaviler os til at holde vore Besiddelser saaledes helse, at der ikke kan blive Grund til Klage over manglende Belysning, samt til den ubestridelige Fordel, det vil være for vore Kolonier, særligt St. Thomas Havn, at Trafiken, der ganske naturligt vil komme til at gaa imellem St. Thomas og St. Croix, lettes saa meget som muligt, vil det være nødvendigt, at der anlægges et Fyr paa Hams Bluff paa N. V. Pynten af St. Croix. Paa den engelske Ø Sombroso findes et passende Andvningssfy for Skibe, kommende fra Atlanterhavet, hvorfra Ruten gaar til Panamakanalen i rent Farvand c. 5 Sm. N. om St. Croix N. V. Pynt, som ligger c. 50 Sm. fra Sombroso; et Fyr paa dette Sted vil saaledes sikre, at Passagen gennem den vestindiske Øgruppe til Kanalen ikke forlægges andetsteds hen. Paa Grund af de gunstige atmosfæriske Forhold behøver Fyranlægget ikke at være meget kraftigt; eller kostbart, men kun et 4. Ordens Lynfy med Glodenatsbrænder, der kan ses paa c. 24 Sm.'s Afstand.

Til C. d. Andre Udgifter, ekstraordinære.

Det opførte Beløb fordeler sig saaledes:

Til Vagermateriel til de indre Farvande	Kr. 2,000
- Afmærkning af Plakket ved Ordrup-Næs	- 250
- — — — — — Løbet over Revsnæs Rev	- 500
	Kr. 2,750

Omført med Kr. 28,150 mindre end i Finansloven for 1911—1912.

Til den første Post bemærkes følgende:

I de af Lodserierne afrikkede Farvande vdes der af Vagervæsnets Konto C. e. de paagældende Lodserier et Vederlag af c. Kr. 25 pr. Prik for Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel og for dets Skiftning og Tilsyn dermed. Da der gentagne Gange er reist Krav om en forbedret Afmærkning af de indre Farvande, har Ministeriet bemyndiget Vagerinspektionen til, for saa vidt Beholdning haves, at udlaane Materiel til Lodserierne til Anbringelse paa de vigtigste Prikkers Plads. Vagerinspektionens Budget har imidlertid ikke tilladt et saadant Udlaan i saa stort Omfang, som det kunde være ønskeligt. For Tiden leverer Vagervæsnets Materiel til c. 100 af de c. 1,000 Prikker, der findes i de danske Farvande indenfor Skagen, saaledes at Vederlaget i disse Tilfælde kun bliver Betaling for almindelig Vedligeholdelse, Skiftning og Tilsyn. Ved den her søgte Bevilling vil Vagervæsnets være i Stand til yderligere at forøge Antallet af de Prikker, hvortil der leveres Materiel, der bedre er egnet til at staa i Strømfarvand, med c. 20 Stykker, der tænkes anbragt i særlig trafikerede Gennemsejlingsfarvande.

Til den anden Post bemærkes følgende:

Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er der fremkommet et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Afmærkning af 7 Fods Pullen paa Ordrup-Næs Flak paa Grund af den Betydning, det vil have dels for mindre Skibe, der i tiltagende Mængde besjler Neksøluften, og dels for de mange Fartøjer, der i Stormvejr søger Læ i Bugten. Anskaffelsen af et saadant Sømærke vil andrage 250 Kr.

Til E. e. Udgivelse af officielle Efterretninger for Søfarende.

Omført med Kr. 1,300 mindre end i Finansloven for 1911—1912 mod tilsvarende Forhøjelse af Konto E. a. Lønninger m. m.

Til H. f. Ekstraordinært:

Livsvarig Hædersgave til Fru M. Mylius-Erichsen Kr. 1,500

Denne Post er opført som i Finansloven for 1911—1912, medens det i denne paa nærværende Konto yderligere opførte Beløb af Kr. 3,700 som Marineministeriets Andel af Udgiften ved en ny Udgave af den officielle danske Skibsliste er udgaaet for 1912—13.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret fra forrige Uge. Sydbotten og Finskebogten har fremdeles tilstrækkelige Laster til den ledige Tonnage, som forøvrigt kun er lille, og Raterne maa betegnes som uforandrede. Riga og Libau har Laster, men for Kornlaster til Bottenhavet belignes lidt højere Rater, medens Trælaster er uforandrede. Tyskland ligger mattere paa Kornlaster, medens Danmark har optaget nogle Sejlere for Korn til Kontinentet samt noterer fremdeles enkelte Ladninger. Vestsverig og Østnorge har flere Trælaster til uforandrede Rater, medens det er knapt paa Islaster.

Returfragterne Vest fra ligger fremdeles gunstigt, og der er i den forløbne Uge sluttet flere Kullaster til danske Havne à £ 8.10 og £ 9 pr. Keel, Østnorge har Brug for flere Skibe til lidt højere Fragt end forud, medens der er noget færre Clay- og Oljekagelaster.

Udsigterne er saaledes ret gunstige for hele denne Fart.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland stadig ret flov; ud over nogle Kornlaster til Bremen og Rhinen udbydes næsten intet, og de Skibe, som ligger paa de forskellige Pladser, som Stralsund, Rostock har Besvær med at blive placeret. Der sluttetes for Rug fra Stolpmünde 4¼ M., Mel fra Colberg 4½ M., Rug Stralsund/Skive 6 M. De slesvigske Pladser har forholdsvis flere Ladninger i Markedet. Hamburg tegner godt, da der ventes en ret stor Kornindførsel, og der er sluttet derfra til omkring 6 M. til Danmark. Sverig er vedblivende livlig og med Hensyn til Danmark er der sluttet flere Byglaster til Kjøbenhavn 10 og 11 Øre, samt til Haderslev 13 Øre; endvidere til Hamburg og Holland. Fra Kjøbenhavn er det for Tiden flovere; der er sluttet for Hvede til Svendborg 10 Øre, Trelleborg 10 Øre, Sild til Rostock 1 M. pr. Fad (200 Fade), Kul til Fakse 9½ Øre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 7. ds. fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Afløbning Sted af en Petroleumstankdamper. Skibet, der ved Stabelafløbningen fik Navnet »Petroleum«, bygges for Regning A./S. Vestlandske Petroleumskompagni, Bergen.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

originalt aftappet paa ½ Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Fraa gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 6.10. — Alexandra, Nielsen, afg. Algier 6.10. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. hertil 7.10. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. hertil 8.10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. til Riga 7.10. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 4.10. — Arkansas, Petersen, ank. New York 7.10. — Arno, Fischer, afg. Torneå 7.10. hertil. — Aurora, Gomme- sen, ank. Lissabon 8.10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 7.10. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Barcelona 1.10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 30.9. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersberg 6.10. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 7.10. — Dagmar, Bog-

vad, ank. hertil 5./10. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 8./10. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./9. til London. — Garonne, Sørensen, ank. Petersborg 7./10. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 8./10. — Hengest, Mnck, ank. hertil 9./10. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 7./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 8./10. — Jolantha, Rasmussen, afg. Königsberg 8./10. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 2./10. — Kentucky, Kyllsbeck, afg. Filadelfia 27./9. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 7./10. til Antwerpen. — Kursk, Wiencke, ank. hertil 9./10. — Loire, Caignou, afg. Kotka 7./10. til Bordeaux. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 6./10. for London. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 2./10. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Livorno 6./10. hertil. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 8./10. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 7./10. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Malaga 5./10. — Nordjylland, Soberg, ank. Petersborg 3./10. — Odessa afg. Libau 7./10. til Hull. — O. B. Suhr, Frisencette, afg. Dunkerque 2./10. til Petersborg. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 8./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 7./10. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 4./10. for Libau. — Pregel, Iversen, pass. Onssant 8./10. hertil. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 1./10. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 6./10. — Seine, Dampt, ank. Kotka 7./10. — Texas, Clauson Kaas, afg. Kristiania 8./10. til Filadelfia. — Thyra, Dam, ank. hertil 7./10. — Tiber, Bech, ank. Malaga 2./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 8./10. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 7./10. til New York. — Vendsyssel, Larsen, pass. Holtenau 4./10. for Aarhus. — Viking, Meyer, afg. Bergen 7./10. Nord paa. — Minsk, Harder, ank. Malaga 7./10. — Tomsk, Kruse, ank. Petersborg 27./9. — Saratov ank. Hull 4./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Rouen 6./10. — Martha, Christensen, ank. Gefle 7./10. — Elna, Rathje, afg. Arzew 28./9. — Therese, Pedersen, afg. Tynen 27./9. — Simone, Møller, ank. Hernösand 9./10. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppedalle 10./10. — Vera, Larsen, ank. Antwerpen 9./10. — Daisy, Lage-sen, afg. Hudiksvall 8./10. — Anine, Leth, afg. Petersborg 8./10. — Kamna, Løffler, ank. Suzzo 8./10. — Harriet, Larsen, ank. Trepani 5./10. — Dagny, Therkildsen, afg. Kjøbenhavn 7./10.

C. K. Hansen Aggersborg pass. Dartmouth 3./10. — Amalienborg ank. Kronstadt 28./9. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 30./9. — Brattingsborg afg. Archangel 4./10. — Borglum ank. Stettin 2./10. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 1./10. — Dansborg ank. Tyne 3./10. — Elsborg afg. Partington 29./9. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 4./10. — Fredensborg ank. Newport 30./9. — Frederiksborg ank. Granvik 27./9. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 1./10. — Gurte ank. Rotterdam 2./10. — Hammershus ank. Antwerpen 24./9. — Harriidsborg ank. Huelva 30./9. — Hundborg pass. Thamshavn 4./10. — Høneborg ank. Middelfart 4./10. — Jelling afg. Randers 5./10. — Jømsborg ank. Stettin 3./10. — Jungsboved ank. Rio 12./9. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 4./10. — Kallundborg ank. Kjøbenhavn 2./10. — Kalø pass. Portland 4./10. — Klampenborg ank. Windau 30./9. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre pass. Skagen 5./10. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./10. — Marselisborg ank. Archangel 30./9. — Næsborg afg. Archangel 4./10. — Peter Mærsk afg. Kjøbenhavn 30./9. — Randelsborg afg. Wiborg 4./10. — Rosenborg ank. Hull 28./9. — Silkeborg ank. Dordrecht 30./9. — Skakkeborg afg. West Hartlepool 3./10. — Skanderborg afg. Kjøbenhavn 4./10. — Skjoldborg ank. Wasa 25./9. — Skodsborg afg. Sunderland 3./10. — Spigerborg ank. Petersborg 26./9. — Stegelborg afg. Archangel 2./10. — Stjerneborg ank. West Hartlepool 3./10. — Søborg afg. Newport Mon 5./10. — Taarnborg afg. Methil 2./10. — Tuborg ank. Petersborg 1./10. — Ulfborg afg. Penarth 28./9. — Uranienborg afg. Huelva 3./10. — Visborg pass. Kjøbenhavn 5./10. — Vordingborg ank. West Hartlepool 21./9. — Ørkild pass. Algier 26./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Goteborg 4./10. til Norrköping. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 5./10. for Ostende. — Fanny, Eriksen, ank. Kalmar 4./10. — Lilly, Nielsen, ank. Koivossari 1./10. — Alexy, Lorentzen, afg. Gijon 5./10. til Saffi. — Dagny, Sørensen, afg. Marseille 5./10. til Esbjerg. — Mary, Bang, ank. Stralsund 6./10.

Era. Enighed, Jensen, ank. Methil 5./10. — Erindring, Nielsen, ank. Boness 6./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. West Hartlepool 24./9. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Vera, Thing, ank. Methil 5./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. l'Ouessant 7./10. for Barcelona. — Nordsøen, Gram, ank. Malmö 6./10. — Nexos, Basse, pass. Gibraltar 6./10. for Hull. — Ellen, Hansen, ank. Riga 4./10. — Fylla, Brinch, afg. Gibraltar 5./10. til Grimsby. — Hebe, Gregersen, ank. San Felix 4./10. — Inger, Schill, afg. Råfsö 6./10. til Trångsund. — Johanne, Thøgersen, afg. Brixham 5./10. til Barcelona. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Uleåborg 5./10. til Hartlepool. — Laura, Pedersen, afg. Råfsö 5./10. til Barcelona. — Marie, Jessen, afg. Borgå 6./10. til Barcelona. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 2./10. for Liverpool. — Olga, Christensen, ank. Hammholm 6./10. — Polly, Hansen, pass. Gibraltar 4./10. for Saffi. — Rigmor, Larsen, afg. Antwerpen 4./10. til Stolpmünde. — Rodil, Uldall, ank. Wiborg 6./10. — Dagmar, Skou, ank. Casablanca 4./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Hull 6./10. — Frankrig, Friis, ank. London 2./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Libau 6./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Larsen, ank. Kjøge 5./10. — Alf, Clausen, ank. Emden 3./10.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Shields 6./10. — Svend, Schmidt, ank. Kristiansund 7./10. — Urania, Clausen, afg. Grangemouth 5./10. til

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Rotterdam 7./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kalundborg 5./10. — Holland, Poulsen, ank. Petersborg 4./10. — England, Andersen, afg. Esbjerg 5./10. — Rusland, Bennetsen, ank. Kronstadt 6./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 26./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./10. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, er ank. Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Burntisland 6./10. til Kjøbenhavn. — Russ. Petersen, ank. Bordeaux 28./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 2./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 29./9. til Petersborg. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 3./10. — Generalkousul Pallisen, Christensen, ank. Tyne 5./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Manchester 5./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. New Mills 15./9. — Newa, Dahl, afg. Glasgow 3./10. til Kronstadt.

Tomr. Sara, Jensen, afg. West Hartlepool 9./10. — Helene; Sørensen, afg. Antwerpen 7./10. — Sjælland, Svarrer, afg. Boness 5./10. — Agnete, Dam, ank. Methil 6./10. — Hermia, Farup, ank. Odense 1./10. — Alice, Jørgensen, ank. Rotterdam 4./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Sarpsborg 6./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Königsberg 9./10. — Valborg, Hansen, afg. Horsens 6./10. — Gunhild, Hansen, ank. Karrebækminde 5./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Trångsund 5./10. til Lübeck. — Skinfaxe, Theiland, afg. Methil 5./10. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, pass. Kjøbenhavn 4./10. for Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 3./10. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Blyth 5./10. — Paris, Tholander, ank. Leith 3./10. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 2./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 6./10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 7./10. til Grimsby. — Roma, v. Thun, afg. Burntisland 3./10. til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Port Said 25./9. for hjem. — Samui afg. Aden 2./10. for hjem. — Bandon ank. Middlesbro 5./10. for udg. — Pangan ank. Bangkok 26./9. for udg. — Chumpon pass. Perim 5./10. for udg. — Arabien afg. Hongkong 5./10. for hjem. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien ank. Glasgow 4./10. for hjem. — Kina afg. Shanghai 26./9. for hjem. — Tranquebar ank. Hankow 2./10. for hjem. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 23./9. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 4./10. for hjem. — St. Croix ank. Kjøbenhavn 29./9. for hjem.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. Maracaibo 22./9. — Brabo, Mørk, afg. Cardiff 4./10. til Rio Grande.

Era. Kirstine Jensen, Raahauge, pass. Dungeness 2./10. for vestg. — Hamlet, Rasmussen, ank. Figueira 5./10. — Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Yrsa er den 27./9. prajet paa 48° N. Br. 38° V. Lgd. styrende Ø. — Amor, Hansen, afg. Treport 3./10. til Wemyss. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Nakskov 4./10. — Marthing, Friis, ank. Jersey 5./10. — Svalen, Rosenbeck, afg. Labrador 4./10. til Gibraltar f. Ø. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 5./10. — De tvende Brodre, Boye, ank. Koncordine 5./10. — Vera, Thjellesen, ank. Littlehampton 4./10. — Heimdal, Staugaard, ank. Littlehampton 4./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 5./10. — Arken, Andersen, ank. Lysekil 6./10. — Kvik, Hansen, ank. Vejle 6./10. — Emilie, Friis, ank. Boness 6./10. — Marie, Weber, ank. North Shields 6./10. — Hansigne, Boye, ank. Sundsvall 5./10. — Norma, Jørgensen, ank. Fowey 4./10. — Frederik & Ane, Andersen, ank. West Wemyss 5./10. — Vega, Hansen, ank. Harwich 5./10. — Ane, Hansen, ank. Wismar 5./10. — Søstrene, Christensen, ank. Corona 5./10. — Freden pass. Dover 4./10. for vestg. — Kirstine, Rasmussen, afg. Burgsvik 6./10. til Antwerpen. — Willi, Knudsen, afg. New Ross 7./10. til Umeå. — Rota, Olac, ank. Kjøbenhavn 7./10. p. R. t. Douglas. — Dana, Petersen, afg. Bahia 6./10. til Laguna de Terminos. — Amalia, Andersen, ank. Kristiansand 6./10. — Minda, Rasmussen, ank. Kristiania 6./10. — Argo, Clausen, pass. Lizard 4./10. for østg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1911. — Ny Regler for Skibes Forsyning med Lægemidler. — Finanslovsforslaget for 1912—1913. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperi og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eft.).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2165

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL
Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St. Petersburg Tigr.: „Hansenco.“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tlf. „Hansenco.“
Cronstadt

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och fernu expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^o
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klases
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

bar Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilineie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 79.

Kjøbenhavn, Fredag den 13. Oktober 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Piliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7. Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	------------------------

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4160.

Til Skibsbrug
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. Telefon 4980.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Udkommet er:

Nautisk Almanak

Aargang 1912.

Pris 50 Øre.

Faas i alle Boglader. G. E. C. Gad.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget behørende
Roel og billig Betjening garanteres.

Forsikring af Søfolks Effekter

tegnes til billige, faste
Præmier af

Forsikrings-Akts. „Frejr“
(Aktkap. Kr. 100.000)
Agenter antages.

Hovedkontor:
Holbergsgade 22. København.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavn, den 13. Oktober 1911.

Mirakuløs Redning. Den 1. Oktober maatte den svenske Dampers »Bris«, Kaptajn Anderson, forlades i Nordsøen i synkefærdig Tilstand. Det var lykkelig Besætningen at sætte en Redningsbaad ud, da en vældig Sø skyllede Baaden bort og lod Kaptajnen og Styrmanden alene tilbage paa det synkende Skib. Kaptajnen, der indsaar, hvor farligt det vilde være at forsøge paa at faa Baaden langs Skibets Side igen, raabte til sin Besætning om at søge Redning om Bord i et hollandsk Fiskerfartøj, som opholdt sig i Nærheden, hvorefter han og Styrmanden sprang over Bord, forsynet med Redningsbæltter.

Det lykkedes Styrmanden at naa Fiskerfartøjet, men man tabte Kaptajn Anderson af Syne i den svære Sø. Efter at han havde drevet om i c. 1½ Time, fik man Øje paa ham fra den danske Dampers »Wladimir Sawin« ført af Kaptajn Carstensen, fortæller »Shipp Gaz.«. Første Styrmand J. B. Christensen sprang nu straks over Bord og var saa heldig at redde Kaptajn Anderson i en meget udmattet Tilstand. Ved omhyggelig Behandling om Bord i den danske Dampers kom Kaptajnen dog snart igen til Kræfter.

Opfisket Redningsbaad. Kjøge, den 6. Oktober. Norsk Dampers »Stralsund«, der i Dag er indkommen i Kjøge Havn, har i Vesterhavet opfisket en Redningsbaad fra Dampskibet »Bris« af Gøteborg. Baaden indeholdt en Del Klædningsstykker, Instrumenter og en Maskinjournal.

(»Ritz. Bur.«.)

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Udenrigsministeriet har meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende angaaende Besæjlingen af Gøta Elven:

Ved Mudringsarbejdet i Gøta Elv har denne overfor »Jordfallet«, lige foran Bohus Bro, hvor Elven bugter sig mod Øst, nu faaet et nyt Sejlløb.

Det gamle Sejlløb var nemlig saavel kroget som smalt og som Følge deraf ret besværligt for Sejladsen, hvorimod det nu aabnede Sejlløb er lige og ligger i Linie med Elvstrækningen.

Dampereen »Svarland«. Aalborg, den 9. Oktober. Grosserer Abel har modtaget Meddelelse om, at Dampereen »Brüssel«, der for Tiden ligger i Ghent, Lørdag den 30. September om Formiddagen har passeret »Svarland« en Mil udfor Maasfloden. Kort efter var det, at Orkanen brød løs. Den tidligere Antagelse, at »Svarland« skulde være kollideret med »Hertuginde Marie«, er efter denne Oplysning næppe rigtig. Grosserer Abel er afrejst til Holland for at undersøge, om Mandskabet muligvis skulde være bjerget og opholder sig paa en af de isolerede Øer, der er uden Traadforbindelse med Fastlandet.

(»Ritz. Bur.«.)

Tyrkiske Krigsforanstaltninger. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering, paa Grund af de Vanskeligheder, der maatte opstaa ved, at Skibe, som ikke kan naa at passere Linien mellem Fyrene Sed-el-Bahr og Koumkale inden Solnedgang, befinder sig paa denne Linie, udstedt Forbud mod, at saadanne Skibe (efter Solnedgang) begiver sig ind paa et Territorium af seks Mil i Radius regnet med Helles' Fyr som Midtpunkt. De nævnte Fartøjer kan forankre i Bugten ved Besika.

Endvidere har den tyrkiske Regering i Følge Indberetning fra nævnte Gesandtskab besluttet til Brug for den tyrkiske Flaade at rekvisionere visse Varer, nemlig: Maskinolje af enhver Art, Artikler til Brug for Fartøjer, »Lakura« (Raaolje), saavel som Pramme (Mahones), der kan bruges til Transport, og flydende Vandcisterner, der befinder sig i Konstantinopel eller andre tyrkiske Havne, og hvad enten de tilhører tyrkiske eller fremmede Undersaatter. De tyrkiske Autoriteter har derfor erholdt Paalæg om hverken at tillade Salg af ovennævnte Artikler og Transportmidler til Tredjemand eller at tillade dem at udføres fra de Havne, hvori de befinder sig.

Lodsvæsnets. Da Kommandør J. N. Sølling fra Udgangen af Oktober Maaned trækker sig tilbage fra sin Stilling som Overlods, er Kaptajn i Flaaden C. L. Nielsen bleven konstitueret i dette Embede.

Finanslovkommissionens Betænkning indeholder Forslag om at inddrage denne Stilling, hvorfor den foreløbig vil blive bestyret ved Konstitution, indtil en ny Lov om Lodsvæsnets Ordning er udarbejdet.

Passeret Vraggods. Føreren af Dampskibet »Kursk«, Kaptajn J. Wiencke meddeler, at han den 6. ds. paa Rejse fra den engelske Kanal til Kjøbenhavn, paa 51° 50' N. Br. og 2° 37' Ø. lgd. passerede to afbrækkede Master med Gasser og Sejl foruden en Del andet Vraggods. Da det laa i Kursen East Godwin Fyrskib til Terschelling Fyrskib, ligger det farligt for Sejladsen.

Dansk Dampere i Brand. London, den 10. Oktober. Til Lloyds telegraferes fra Buenos Aires: Dansk Dampers »Canadia«, paa Rejse fra Gulfport, er indkommen paa Reden her med Ild om Bord. Ilden opstod i Kulbunkerne, men bredte sig til Ladningen. Skibet ligger nu krængt over paa Siden i en Vinkel paa 45 Grader. Da Vejret er uroligt, er det vanskeligt at bringe Hjælp.

(»Ritz. Bur.«.)

Traadløs Telegrafi. En Kommission af engelske Søofficerer opholder sig i disse Dage i Kjøbenhavn for grundigt at blive sat ind i Valdemar Poulsens System for traadløs Telegrafi, som det engelske Admiralitet, efter hvad »København« meddeler, eventuelt agter at indføre.

Sunket Dampskib. Marineministeriet meddeler: Ministeriet har modtaget Meddelelse om, at Dampskibet »Dronning Sophie« af Haugesund er sunket den 3. ds. c. 25 Sm. N. 23° Ø. fra Hanstholm.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 11. Oktober. Ved Sø- og Handelsrettens Døm i Dag er Kaptajn O. V. Sørensen, som Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Dampers »Frederik«, dømt til at betale Kaptajn M. Jespersen (Det forenede Dampskibsselskab) 30,000 Kr. for Bjergning af nævnte Dampers efter dens Grundstødning den 10. Marts 1911 ved Femern.

(»Ritz. Bur.«.)

Søretskonference i Paris. Til Ære for en Søretskonference, som for Tiden afholdes i Paris gav det

derværende Handelskammer den 9. ds. en Festmiddag, i hvilken deltog for Danmark Formanden for Sø- og Handelsretten i København Koch. For Norge deltog den Delegerede P o n l s s e n og for Sverig Sekretæren for den svenske Sørretsforening L o f g r e n.

P a n a m a k a n a l e n. Bellingham (Washington), den 10. Oktober. I en Tale i Gaar meddelte Præsident Taft, at han haabede, at det første Skib kunde passere Panamakanalen den 1. Juli 1913. (»Ritz. Bur.«.)

Observeret Vrag. Marineministeriet har fra Lodskaptajnen i Malmø modtaget telegrafisk Underretning om, at et Vrag er observeret c. 400 Meter Vest for Lystønden paa Store-Middelgrund. Vraget vil blive eftersøgt.

P r a j e t S k i b. Kaptajn Rasmussen, Fører af 3/m. Skonnert »Hamlet« af Marstal, som er ankommen til Figueira, meddeler, at han den 23. f. M. prajede norsk Bark, med Kendings-Bogstaverne W. G. V. H., paa 41° 47' N. Br. 12° 15' V. Lgd. styrende S., som ønskede sig rapporteret med alt vel om Bord.

De Fiskerske Dampskibsselskaber, der for et Aarstid siden gik fallit, vil, efter hvad »Socialdem.« erfarer, give 50 pCt. til Kreditorerne; derimod bliver der intet til Aktionærerne.

Højesteretsdomme.

I Følge Konnossement af 1. April 1909 afskibedes med Dampskibet »Haake« af Hamburg et Parti Bomuldsfrøkager, ialt 5,275 Sække, fra New Orleans til Svendborg. Ved Ankomsten til Svendborg viste det sig, at c. Halvdelen af Frøkagerne eller 675,398 Pd. var beskadiget. Værdiforringelsen ansattes af de paa Ladningsmodtagerne Foranledning udmeldte Skønsmand til Kr. 1.40 pr. Centner, eller ialt Kr. 9,455.57. Ladningsmodtagerne tilbageholdt derfor 9,500 Kr. af Fragten, idet de gjorde gældende, at Skibet var ansvarligt for Skaden.

Dampskibets Rederi, Firmaet Aug. B o l l e n, Hamburg, anlagde nu Sag ved Sø- og Handelsretten mod Ladningsmodtagerne, Fyns Andels Foderstofforretning, til Betaling af de tilbageholdte 9,500 Kr.

Det blev under Sagen oplyst, at Skibet, der var afgaaet fra Filadelfia til New Orleans, havde undervejs i Tampa indtaget c. 3,300 Tons Fosfat, der blev fordelt i alle Skibets fire Lastrum. Den 31. Marts indladedes i Chalmette en Del Tømmer (140 Pitchpine Bjælker) og derefter i New Orleans Bomuldsfrøkager og 75 Sække Fjer. Alle Varerne stuedes løst i Skibets fire Lastrum ovenpaa Fosfaten og uden Separation. Indladningen, der foregik i tørt Vejr, blev forestaaet af en professionel Stuver.

Paa Rejsen over Atlanterhavet indtraf der haardt Vejr med høj, overbrydende Sø. Skibet rullede og tog meget Vand over Dækket. Den 10. April ved Midnatstid passerede Skibet ganske tæt forbi et under Vandet flydende Vrag, af hvilket man kun saa Masterne, og for hvilket man maatte give haardt Styrbords Ror. Hvorvidt Skibet har rørt Vraget, og hvorvidt der af Søen er slaet

Vragstykker hen over Skibets Dæk, er ikke oplyst, men at noget saadant kan være sket, kan ikke betragtes som udelukket. Den 15. opdagedes, at der var 4½' Vand i Forpeaken, og en Haandpumpe, hvormed Skibet var forsynet til dette Rum, blev sat i Gang, men den formaede ikke at holde Skibet læns. Først den 17. fandt man efter at have fjærnet en Del Fortøjningskæder en c. 6" lang Revne i en af Stævnpladerne, c. 8' fra Bunden og 1' fra Stævnen. Man søgte forgæves at faa Revnen tættet, og man maatte sluttelig aabne Lugen til N. 1 Lastrum og fjærne en Del af Ladningen i den nederste Del op til Kollisionsskoddet for at kunne uddrive en Nagle i dette Skod, saa at Vandet kunde ledes til Ballastpumpen. Forpeaken kunde nu holdes læns. Medens det foranførte Arbejde stod paa, havde Søen vedblivende været oprørt, der var kommet meget Vand ind over Dæk og Luger, og det havde ikke kunnet undgaas, at en Del Vand ovenfra trængte ned i det forreste Lastrum.

Ved Ankomsten til Svendborg viste det sig som foran omtalt, at Ladningen var meget beskadiget af Fuglighed. Ved et af retlig udmelte Mænd foretaget Skøn konstateredes det, at Skibet ved dets Arbejden i Søen havde be- givet sig flere Steder ovenbords.

De paa Ladningsmodtagerne Foranledning til at bedømme Skadens Størrelse udmeldte Mænd udtalte sig i deres Skønforretning meget skarpt om Lastens Kondition og den Mangel paa Hensyn, der efter deres Mening var taget til Lasten. De kritiserede den Uorden, hvori Lasten i Luge Nr. 1 — som Følge af det forannævnte Arbejde — laa, og Mangelen paa Separation mellem Bomuldsfrøkagerne og det underliggende Fosfat og Træ. De konstaterede, at der fandtes et tommetykt Lag af Støv og Fosfatdele i de tre af Lastrummene, hvor der fandtes Mellemdæk, og de udtalte, at dette havde beskadiget Kagerne, men de kom ikke ind paa en Vurdering af Omfanget af denne Del af Skaden. Skønsmandene omtalte Muligheden af, at Fosfaten og Tømmeret havde været fugtigt ved Indladningen, men de kom ikke ind paa en nærmere Paavisning af, hvorvidt virkelig nogen Del af Fugligheden kunde tænkes at stamme derfra.

Sø- og Handelsretten fandt ikke, at Rederiet kunde gøres ansvarlig for de Ladningen tilføjede Beskadigelser og dømte Fyns Andels-Foderstofforretning til at tilbagebetale de 9,500 Kr.

Denne Sag blev saa af Fyns Andels-Foderstofforretning indbragt for Højesteret af Højesteretssagfører K o n d r u p, der som Foderstofforrettningens Sagfører havde foranlediget, at Skønsmandene efter ovennævnte Doms Afsigelse afgav et Kontinuationsskøn, som gik ud paa, at af Skaden paa Bomuldsfrøkagerne, som udgjorde Kr. 9,455.57, var Kr. 5,334.54 en Følge af Vejret, medens Kr. 4,121.03 skyldtes Kagerne Samladning med Fosfat og Tømmer. Han paa- stod derfor for Højesteret, at dette Beløb, Kr. 4,121.03, skulde fradrages i de Kr. 9,500, som var tilkendte Rederiet.

Højesteretssagfører A s m u s s e n, der mødte for Rederiet, bestred Rigtigheden af den af Skønsmandene halvandet Aar efter Besigtigelsen afgivne Tillægserklæring og henviste til nogle af ham erhvervede Erklæringer fra Sagkyndige, hvorefter der ingen Indvending kunde gøres imod Kagerne Indladning sammen med Fosfat og Tømmer.

Ved Højesterets Dom af 9. ds. dømtes Fyns Andels-Foderstofforretning til at betale »Haake«s Rederi Kr. 6,394.79 med Renter fra 13. December 1909 til Betaling sker. Processens Omkostninger for begge Retter hævedes.

Spørgsmaal om Forældelse af Rømningsstraffen.

Efter at Justitsministeriet var bleven opmærksom paa, at Spørgsmaalet om Forældelse af Rømningsstraffen blev afgjort paa forskellig Maade af de forskellige Domstole, foranledigede Ministeriet, at en Sag af denne Art blev forelagt Højesteret.

I Januar 1902 rømte Fyrbøder Ørum fra Dampskibet »Douro« i Oporto. I 1911 blev han tiltalt herfor, men Sø- og Handelsretten udtalte, at Straffen maatte bortfalde i Analogi af Straffelovens § 66, fordi den ikke vilde have oversteget simpelt Fængsel, og der var hængaet over to Aar fra Forseelsens Begaelse, uden at Paatale have fundet Sted.

Denne Dom stadfæstedes af Højesteret.

Søfolks Valgret.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget en Afskrift af følgende Skrivelse:

Indenrigsministeriet.

Den 21. August 1911.

I Skrivelse af 19. f. M. har den ærede Fællesrepræsentation anholdt om en Udtalelse fra Indenrigsministeriet, med Hensyn til Forstaaelsen af forskellige, nærmere angivne Bestemmelser i Lov Nr. 117 af 13. Maj d. A. om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

I denne Anledning skulde man tjenstlig meddele følgende:

1) Bestemmelsen i Lovens § 1, 1. Stykke, gælder ikke alene for de Søfolk, som paa Valgdagen opholde sig udenfor den Valgkreds (Kommune), i hvilken de ere valgberettigede, men kan ogsaa bringes til Anvendelse paa Søfolk, som nævnte Dag opholde sig i Valgkredsen, naar de dog ved deres Virksomhed om Bord ere forhindrede fra at give personligt Møde og afgive Stemme.

2) Under Bestemmelsen i § 1, 2. Stykke, indbefattes ogsaa Fiskere selv om disse ikke ere paamønstrede et Fiskerfartøj, men f. Eks. fiske i Fællesskab med en Motorbaad eller et andet Fartøj, som de eje i Fællesskab.

3) Med Hensyn til Reglen i § 3, 2. Stykke, angaaende de Tidsrum, indenfor hvilke Stemmesedlen skal være afgivet, bemærkes, at man maa holde for, at der ved Udtrykket »14 Dage før Valgets Afholdelse« maa forstås 14 hele Dage forinden den Dag, Valget finder Sted, og at »3 Maaneder før Valget« maa betyde 3 Kalendermaaneder før Valgdagen, saaledes at i begge Tilfælde Valgdagen ikke medregnes.

4) Den i § 4, 4. Stykke, og i § 5, 7. Stykke, paabudte Indførelse i vedkommende Skibs Dagbog skal alene foretages, naar Stemmegivningen har fundet Sted under Medvirken af Skibsføreren eller hans Stedfortræder, hvorimod det ikke er nødvendigt, at der i Dagbogen indføres nogen Bemærkning om Mandskabets Stemmegivning, naar denne sker i Overværelse af en Konsul eller andre af de i Loven nævnte Myndigheder.

Slutelig bemærkes, at den almindelige Regel maa være, at Skibsmandskabet afgiver Stemme om Bord paa det Skib, hvortil det hører, og for dette Skibs Fører; men det vil dog formentlig ikke kunne nægtes nogen af det valgberettigede Mandskab, saafremt han maatte ønske det, at afgive Stemme for de i Loven nævnte Myndigheder (Konsul eller Tjenestemand) eller for Fører af et andet Skib, medmindre tvingende og uopsættelige Skibsforretninger maatte træde hindrende i Vejen herfor; om saadan Forhindring er til Stede, maa i hvert enkelt Tilfælde afgøres af Skibets Fører under Ansvar efter Reglerne i Lovens § 10.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Lumbercertepartier fra Vestkysten.

Foreningen er i Besiddelse af et Lumbercerteparti fra Vestkysten af Amerika, bærende Navnet Pacific Coast Lumber Association Form. A.; det indeholder følgende Klausul:

»Cargo to be stowed under Captain's supervision and direction, and the stevedores employed by the vessel to be mutually satisfactory to the Captain and Charterers or their Agents.«

Denne Klausul vil kunne volde Vanskeligheder i Tilfælde, hvor Rederiet har sluttet Kontrakt paa Forhaand med et Stevedorefirma om at besørge Lastningen. Det er muligt, at Befragterne ikke vil godkende den Stevedor, og Befragterne vil da gøre gældende, at saa længe Skibet ikke har engageret en af Befragterne godkendt Stevedor, vil det derved forvoldte Ophold blive for Rederiets egen Regning. I Praksis vil den citerede Klausul derfor som Regel vistnok komme til at virke paa samme Maade som om Befragterne skulde udnævne Stevedoren, og det er derfor risikabelt at acceptere en saadan Klausul i Tilfælde, hvor Rederiet har Kontrakt med et Firma paa Stedet om at udføre Stuvningen.

Fragtmarkedet.

Det er ikke store Forandringer, den forløbne Uge har at opvise. Krigen mellem Tyrkiet og Italien gaar sin »rolige« Gang, men den har foraarsaget en stor Fasthed og delvis Opgang i Kulfragterne til Middelhavet, og vi ser saaledes fra Cardiff Rater som Frcs. 10 til Algier, over 9/ til Genua, 8/6 à 10/ Sicilien, 9/ à 10/ Venedig, 8/6 Aleksandria. Dette er udmærkede Rater, som vi ikke har set i lange Tider, men derimod var det hjemgaaende Marked ikke saa godt som det kunde ønskes, thi Begæret fra Sortehavet etc. har været ringe, hvilket dog forøvrigt ikke medførte nogen Tilbagegang i Raterne fra forrige Uge. Tværtimod er de lidt højere næsten hele Vejen igennem, og der ventes nu at ville blive bedre Begær, idet Tyrkiet har erklæret fri Passage for neutrale Skibe til neutralt Bestemmelsessted. Østen er fast men ret stille, da Rederne gennemgaaende forlanger mere, end Befragterne vil betale. Nordamerika og La Plata ligger omtrent som for en Uge siden, og hvad Østersøen angaar, da har de nordligere Havne betalt yderligere Tillæg, medens de nedre i de fleste Tilfælde har faaet Tonnage til de samme Satter, som betalles forrige Uge. Kulfragterne ind til Østersøen, som en Overgang syntes svagere, viser alter afgjort og stærk Fasthed ved et stort Begær efter Dampere, og det menes, at Tendensen vil holde sig fast og opadgaaende i hvert Fald denne og en stor Del af næste Maaned.

Østen. Fra Vladivostok med Soyabønner sluttedes en enkelt Damper til U. K.—Kont. til 28/6, Option Dalny 27/6, pr. December. — Sukker i Sække fra Java til Marseille/U. K./Kont. sluttedes til 28/ pr. 1.—15. November. — Kalkutta/U. K. (udsøgt Havn) 26/3 d. w. Basis, Kalkutta/Dundee 28/9 Jute pr. Oktober. — Fra Kurrachee efter almindelig Skala til Bristol Kanalen (én Havn) til 16/9 à 17/, »nett terms«, prompt.

Sortehavet etc. Store Baade sluttedes fra Kher-son, Nikolajeff eller Odessa til London eller Rotterdam 9/6 à 9/9, Hull eller Weser 10/, Hamburg 10/ à 10/3. Sulina/Rotterdam 9/6, Antwerpen 9/9. Azow betalte 11/ Antwerpen, Rotterdam, Emden eller Weser. 11/6 à 11/9 Hamburg, 11/3 »any«. Danube/Rotterdam 11/, Leith, Liverpool eller Glasgow 11/3 d. w. Basis.

Middelhavet. For Erts fra Huelva betales 5/10½ Rotterdam, Tinto terms, 6/10½ Hamburg. Bilbao/Glasgow 5/3. Sfax/Nantes 8/6. Port Breira/Cardiff 6/3. Alt pr. Oktober. For Bomuldsfrø pr. Oktober fra Aleksandria er sluttet til 11/6 Bristol Kanal.

Nordamerika. Grindstone Island/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 42/6. New York/River Plate (to Havne) 21½ C. — Kul fra Norfolk til Dakar 13/, La Plata 17/3. — Pensacola/Amsterdam & Leith 83/9 pr. 1.-15. November. Brest & Wisbech Town 92/6 pr. Oktober-November. — Wilmington/Liverpool eller Bremen 30/ Oktober. — Savannah/Liverpool eller Bremen 33/6, Reval 42/, U. K.—Kont. (udsøgt Havn) 31/, Oktober—November. — Golfen/Rosario 125/ November—December.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata til U. K.—Kont. betales 14/9 O/C. for Havre pr. 1. Januar. Buenos Aires/London 9/6 Havre, prompl. San Lorenzo/U. K.—Kont. 13/6 O/C. pr. 10. Januar. 6 d. Reduktion direkte Havn.

Østersøen etc. Fra Petersborg er Kornraterne 1/5¼ Rotterdam, 1/6 London. For Pulpwood er Raten Mk. 25—26 til Rotterdam, 30/ til Østnorge. Kortprops til Kulhavn paa Østkysten 35/ pr. indtagen Favn. — Blandt Befragtninger kan nævnes Libau/London 1/1½ Havrebasis, Windau/Rotterdam 1/1 Havrebasis, Riga/Boston 9/ Sveller, Uleå/West Hartlepool, Hull, Tynen eller Sunderland 40/ Råfsö & Nystad/Antwerpen Fres. 41.50, Åbo (to Pladser)/London 30/ D. B. B., Torneå & Uleåborg/West Hartlepool 40/ Kortprops, Luleå & Skellefteå/Østkyst Kulhavn 35/ Kortprops, Söderhamn/ Kings Lynn 30/ D. B. B., Sundsvall/London 30/ D. B. — Fra Hvidehavet sluttedes bl. a. Archangel/Hull 46/ D. B. B., Archangel & Onega/Garston 57/6.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Kronstadt 5/3 (2,000), Swinemünde 4/3 (2,800), Pillau 5/3 (1,550), Frederikshavn 6/4½ (1,250), Helsingborg 6/3 (1,900), London 4/7½ (1,300), Boulogne 5/6 (2,000), Oporto 9/ (1,200), Malaga 8/3 (2,100), Karthagena 8/9 (1,700), Carloforte 9/ (2,300), Porto Vechio 10/ (4,400), Las Palmas 8/6 (2,500). — Firth of Forth betalte 6/3 Raumo (1,100), 6/3 Norresundet (1,700), 6/1½ Kiel (2,000), 6/9 Danmark (dyb Havn) (750). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff & Newport kan nævnes Kronstadt 7/ (2,300), Reval 7/3 (2,000), London 4/9 (2,000), Havre 6/ (1,350), Honfleur 5/7½ (1,250), Huelva 7/3 (2,600), Algiers Fres. 10/ (3,200), Genua 9/1 (4,500), Palermo 9/9 (4,500), Augusta 10/ (3,300), Las Palmas 9/ (3,200), Rosario 18/3 (4,500), Rio de Janeiro 16/9 (4,500/5,000).

Havarier og Forlis.

Jens Nielsen, 3/m. Skonnert af Thuro, har ved Indsejlingen til Raumo med en Ladning Pibeler været paa Grund. Skibet er bragt flot, men er læk.

Spica, Galease af Marstal, der, som meddelt, var grundstødt paa Storsanden, er nu bragt flot med Assistance af Motorbaade og Fiskere fra Hundested og ind til Nykjøbing.

Carl Mørk, 3/m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Svendborg til Antwerpen med en Ladning Byg strandet paa den hollandske Kyst ved Nieuwezand og er Vrag. Mandskabet er reddet.

Brage, norsk Dpsk., har været grundstødt ved Rørvig. Efter at have løstet en Del af Ladningen er Skibet bragt flot og har fortsat Rejsen til Holbæk. Skonnerten »Caroline» har bragt den lossede Last ind til Holbæk.

N. F. Høffding, Dpsk. af Kjøbenhavn, der har været paa Grund paa Jyllands Vestkyst, er bragt flot og ind til Odense, hvor Skibet har løstet sin Ladning, det er senere indgaaet paa Burmeister & Wain's Værft for Reparation.

Hans Kyvig, norsk Dpsk. af Haugesund, er ankommet hertil fra Berwick med en Ladning Sild. Skibet har ved Afsejlingen fra Skotland været paa Grund og havde ved Ankomsten hertil en Del Vand i Lasten.

Suomi, 3/m. Skonnert af Nystad, kom den 5. ds. paa Rejsen fra Limhamn til Raumo med en Ladning Cement paa Grund paa Sydenden af Saltholm. Flot og indgaaet til Kjøbenhavn.

Oiga, fransk Dpsk. paa Rejsen til Stettin med en Ladning Erts, kom den 7. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del af Lasten var løstet. Skibet indkom hertil den 9. ds. for Dykkerundersøgelse.

Canada, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Buenos Aires Red haft Ild om Bord og faaet betydelig Skade.

Arken, Skonnert af Brantevik, kom den 5. ds. paa Rejsen fra Assens paa Grund ved Sønderskov mellem Kramnitze og Albuen. Flot med Assistance af Svitzers. Efter Besigtelse har Skibet faaet Tilladelse til at fortsætte Rejsen og er afsejlet til Brantevik. Bjergningskontrakten £ 140.

Dronning Sophie, Dpsk. af Haugesund, er paa Rejsen fra Skotland med Sild til Riga sprunget læk i Nordsoen og er c. 25 Sm. Nord for Haustholm bleven forladt af Besætningen, da Skibet var i synkende Tilstand. Dpsk. »Alster» af Leith bjergede Besætningen, 11 Mand, og landsatte dem i Helsingør.

Embla, Dpsk. af Kragerø, har, medens det laa i Esbjerg Havn, haft Ild i Bunkerne. Ilden slukkedes dog hurtig, og Skaden er ringe.

Randelsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 11. ds. sunket efter Kollision med Dampner »Dawlish» af Cardiff. Kollisionen fandt Sted paa Floden Humber, hvor »Randelsborg» laa til Ankers.

Fra Sø og Land.

Druknet. Maribo, den 10. Oktober. En 18aarig Sømand, Niels Andersen, Søn af Fisker A. Andersen, Bandholm, som var forlyret med Galeasen »Standart», Kaptajn Larsen af Bandholm, er, da Skibet befandt sig mellem Skagen og Marstrand, faldet over Bord og druknet. (»Ritz. Bur.»)

Kjøbenhavns Skibsalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 6./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 10./10. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. hertil 7./10. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. herfra 11./10. til Arendal. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 7./10. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 4./10. — Arkansas, Petersen, ank. New York 7./10. — Arno, Fischer, ank. hertil 12./10. — Aurora, Gommesen, afg. Lissabon 11./10. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 10./10. — Beira, Lunge, ank. Marseille 10./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 30./9. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 6./10. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillau 11./10. — Dagmar, Bogvad, afg. herfra 11./10. til Reval. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 10./10. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./9. til London. — Garonne, Sørensen, ank. Petersborg 8./10. — Odessa pass. Holtenau 9./10. for Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 10./10. — Hengest, Munck, afg. herfra 10./10. til Riga. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 11./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 10./10. hertil. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 10./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 10./10. for Libau. — Kentucky, Kyllensbeek, afg. Filadelfia 27./9. hertil. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenau 11./10. for Antwerpen. — Kursk, Wieneke, afg. herfra 11./10. til Stettin. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 11./10. for Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. London 8./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 2./10. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Gibraltar 11./10. hertil. — Morsø, Nellesmann, afg. Oporto 10./10. hertil. — Moskø, Jønsen, ank. Antwerpen 7./10. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Malaga 10./10. hertil. — Nordjylland, Søberg, afg. Petersborg 11./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Rochelle 11./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 8./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 7./10. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 6./10. — Pregel, Iversen, pass. Portland 10./10. hertil. — Saga, Wi. berg, ank. Antwerpen 1./10. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 11./10. hertil. — Seine, Damp, ank. Trångsund 11./10. — Texas, Clauson Kaas, afg. Kristiania 8./10. til Filadelfia. — Thyra, Dam, afg. herfra 11./10. til Stettin. — Tiber, Bech, ank. Malaga 2./10. — Tyr, Thaning, ank. Windan 12./10. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 7./10. til New York. — Viking, Meyer,

(Fortsattes Side 615.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegneiser og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2185. Vrag afmærkes. Naveren. Grenaa S. Kattegat. I den nærmeste Fremtid vil der blive udlagt en Vragvager c. 30 m Ø. fra Resterne af Vraget af et paa Naveren strandet Dampskib, der staar færligt for Sejlads med mindre Farøjer. 56° 23' (35') N. Br. 10° 56' (02') Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 187 og 211. Danske Lods, Side 172. Søm.-Fort. Side 18).

2186. Skydevagere inddraget. Tunø-Knob. Kattegat. Skydevagterne i Farvandet omkring Tunø-Knob er atter inddraget. Tunø-Knob: 55° 58' N. Br. 10° 22' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 425. Kjøbenhavn 1911).

2187. Vrag rapporteret. Store-Middegrund. Kattegat. Gennem Lods-kaptajnen i Molmø er der modtaget Meddelelse fra »Marineamt« i Berlin, om at et Vrag er observeret c. 400 m V. fra Lystønden paa Store-Middegrund. Vraget vil blive efterøgt. Lystønden: 56° 33' 35" N. Br. 12° 07' 05" Ø. Lgd.

2188. Lods. Bagenkop. Østersøen. Ved Bagenkop Havn er ansat en Lods. Havnefy: 54° 45' (09') N. Br. 10° 40' (28') Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157, 160, 162 og 221. Danske Lods, Side 418. Havne-Lods, Side 18).

2189. Dybde foretaget. Vennehus Bro. Taasinge Sø-Kyst. Farvandet Syd for Fyren. Til Vennehus Bro er gravet en 2, m dyb og c. 25 m bred Rende. N-Kanten af Renden fører fra den røde Stage med 2 Koste, Navers-Grund SV, i V-lig Retning hen mod Bjerrøby Mølle, naar Bregninge Kirke kommer overet med Broens SV-Hjørne drejer Renden NV. i ind mod Broen. Dybden ved Broens Yderende er 2, m, ved Siderne 2,5 à 2, m. Tæt ved Siderne af Renden findes store Sten med betydelig mindre Vand. Broens Yderende: 54° 58' (18') N. Br. 10° 40' (55') Ø. Lgd. (Kort Nr. 125, 162, 221 og 238. Danske Lods, Side 598. Havne-Lods, Side 144).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2190. Drivende Vrag indbjergat. Østersøen. Vraget af den finske Bark »Suomi« er indbjergat til Havn. 58° 22' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1997. Kjøbenhavn 1911).

2191. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Høborg. Gotland S.-Kyst. Sverrig. Høborg Lys- og Fløjtetønde er udlagt den 30te September d. A. 56° 51' N. Br. 18° 07' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1950. Kjøbenhavn 1911).

2192. Skær afmærket. Luga Bugt. Finske Bugt. Rusland. Et Skær med 2 m Vand er fundet c. 1, m Sm V. t. N. fra Kolganja Pynt paa 59° 51', N. Br. 28° 29', Ø. Lgd. En hvid Spiritønde med 1 nedadvendt Kost er udlagt c. 1/2 Sm N. for Skæret i 24 m Vand paa 59° 51' N. Br. 28° 29', Ø. Lgd. Positionerne svarer til Kort Nr. 155. Kort Nr. 155).

2193. Sømærkers Beliggenhed. Kakomij Pynt og Tsigellkøpel Pynt. Ved Tsigellkøpel Pynt er udlagt: 1) En hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost i 14 m Vand paa 59° 29' 01" N. Br. 24° 38' 18" Ø. Lgd. 2) En sort-hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost over 1 sort opadvendt Kost i 25 m Vand paa 59° 28' 33" N. Br. 24° 37' 38" Ø. Lgd. Ved Kakomij Pynt er udlagt: 1) En hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost i 27 m Vand paa 59° 28' 40" N. Br. 24° 34' 02" Ø. Lgd. 2) En hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost i 13 m Vand paa 59° 28' 40" N. Br. 24° 32' 55" Ø. Lgd. Positionerne svarer til danske Kort. Disse 4 Sømærker er udlagt i Stedet for de, der er anført i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2137, Kjøbenhavn 1911, denne »Efterretning for Søfarende« anuere: derfor. (Kort Nr. 155 og 205).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2216. Lystønde atter tændt. Sinal de Castro. Ria de Anosa Spanien. Lystønde Nr. 1 ved Sinal de Castro er atter tændt. 42° 31' 06" N. Br. 8° 58' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2028. Kjøbenhavn 1911.)

2217. Tidsignal. Lissabon. Portugal. Fra den 1ste Januar 1912 gives Tidsignalet med Ballon ved Orlogsværftet, Lissabon, Kl. i Tim. 00 Min. 00 Sek. efter Greenwich Middeltid. 38° 42' 18" N. Br. 9° 08' 24" V. Lgd.

2218. Fyr forandret. Faro og Olhao. Portugal S.-Kyst. Det grønne Fyr paa Øen Culatra er flyttet SV. i og Fyret overet med Cabo de Santa Maria Fyr gaar over Tønden ved Øens NØ-Kov. Fyret overet med Fyret paa Olhao Kirke og det røde Fyr ved Rehningshuset ved Strandens leder over Barren. (Se sidstnævnte Fyr er flyttet S. i. i Fyrlinies Retning. 36° 59' N. Br. 7° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 602. Kjøbenhavn 1911).

2219. Oplysning om Torde. Banc du Talisman. Bate du Cap Lopez. Gabon. Afrika. Spidsønden med Topbetegnelse ved Spidsen af Banc du Talisman ligger nu i 9, m Vand 140 m N. 50° V. fra selve Spidsens Yderende. Naar man holder 200 m Ø. om Tønden, faar man ikke under 15 m. 0° 40' 45" S. Br. 8° 48' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 530. Kjøbenhavn 1909).

2220. Armærkning. Swakopmund. Tysk SV.-Afrika. Fløjtetønden, der til Forsøg var udlagt 6 Sm V. for Swakopmund Fyr, er nu permanent. I Begyndelsen af 1912 skal udlægges en Undervandsklokketønde i samme Retning fra Fyret, Afstanden vil blive nærmere bekendtgjort. Fyret: 22° 40' 32" S. Br. 14° 31' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1658. Kjøbenhavn 1909).

2221. Fyr tændes. Ponta da Rocha. Villa da Praia. Ilha Graciosa Ø.-Kyst. Azorerne. Den 20de Oktober 1911 tændes paa Ponta da Rocha, tæt ved en Gruppe paa 3 meget kendelige Møller ved N.-Enden af Villa da Praia, et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 33° V. gennem N. og Ø. til S. 34° Ø. Fyret skjules fra N. 76½° Ø. til S. 89½° Ø. af Øen Praia. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 8 Sm. 39° 03' 30" N. Br. 27° 58' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 91).

2222. Fyr forandres. Villa de Santa Cruz. Ilha Graciosa. Den 20de Oktober 1911 forandres det hvide, faste Fyr ved Porto de Santa Cruz til et rødt, fast Fyr. 39° 05', N. Br. 28° 00', V. Lgd. (Kort Nr. 91).

2223. Vrag afmærket. Rockland Harbor. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En vandret stribet Spiritønde er udlagt i 9, m Vand ved Vraget af Skonnerten »Eleazar Boynton« i Rockland Harbor, S. 24½° V. fra Kanten af Jamesons Point og N. 88½° V. fra Rockland Bølgebrøder Fyr. Der er nu 4, m Vand over Vraget. Fyret: 44° 06' 15" N. Br. 69° 04' 41" V. Lgd.

2224. Hindring borttaget. Saddle Island SØ. West Penobscot Bay. Maine. Mærkerne af Vraget, der er sunket c. 1/2 Sm SØ. for S.-Enden af Saddle Island, er borttaget, mindste Dybde over Vraget er 15 m. 44° 10' 23" N. Br. 68° 57' 04" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1059. Kjøbenhavn 1911).

2225. Skær fundet. Gilkey Harbor. West Penobscot Bay. Maine. I Gilkey Harbor er fundet: 1) Et Rev V. for S.-Enden af Job Island. Den mindste Dybde, 3, m, ligger c. 600 m N. 45½° V. fra S.-Enden af Job Island, Dybder paa 7, m og 7, m ligger henholdsvis 140 m og 460 m S. 23¾° V. fra 3, m Stedet. 2) Et Rev parallelt med Land c. 1/2 Sm V. for V.-Kysten af Job Island. Dybder paa 4, 3, 4, 3 og 8, m ligger henholdsvis 1150 m S. 42° Ø. 1190 m S. 39½° Ø. og 1300 m S. 27½° Ø. fra S.-Enden af Seven Hundred Acre Island. 3) En Grund med 5, m Vand 730 m N. 81¾° Ø. fra S.-Enden af Seven Hundred Acre Island. 4) En Grund med 5, m Vand 460 m N. fra N.-Enden af Minots Island, V. for Ankerpladsen udfor Ames Cove. 5) Paa 5, m Grunden c. 275 m N. for Monumentet paa Thrumbeap Islet er der 4, m Vand. 6) I Midterløbet i den øvre Del af Gilkey Harbor er der 5, m og 5, m Vand henholdsvis 1510 m S. 45½° Ø. og 1100 m S. 58° Ø. fra Grindel Point Fyr, der ligger paa 44° 16' 54" N. Br. 68° 56' 36" V. Lgd.

2226. Fyr nedlægges ikke. Cap Ann og Chatham. Massachusetts. Fyret paa Cap Ann N.-lige Fyrtaarn, 42° 38' 21" N. Br. 70° 34' 31" V. Lgd., og Fyret paa Chatham N.-lige Fyrtaarn, 41° 40' 18" N. Br. 69° 57' 01" V. Lgd., slukkes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2037 og 2039. Kjøbenhavn 1911).

2227. Vrag. Wood End. Cape Cod Bay. Massachusetts. Over en Mastetop af Vraget af Skonnerten »Shenard«, der ligger sunket ud for Wood End, S. 1½° Ø. fra Pilegrim Monument og N. 64° V. fra Marconi Towers, er 6, m Vand. Wood End. 42° 01' N. Br. 70° 12' V. Lgd.

2228. Afmærkning forandres. Barnegat Shoal. New Jersey. Omtrent den 20de Oktober 1911 udlægges Barnegat Shoal sorte Lys-, Fløjt- og Undervandsklokketønde 9 B, der viser hvidt Et-Lyn hver 8 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 2, Sek. c. 1½ Sm. S. 84½° Ø. fra Barnegat Shoal Klokketønde, S. 84° Ø. fra Barnegat Fyr og S. 51½° Ø. fra Forked River Redningsstation. En Spirmærketønde udlægges tæt ved Lystønden. Samtidig inddrages Barnegat Shoal Klokketønde. 39° 45' 25" N. Br. 74° 01' 10" V. Lgd.

2194. Stormsignalmast flyttet. Oskött. Danziger Bucht. Tyskland. Stormsignalmasten N. for Oskött Fyr er brudt ned, og en Mast er opført Sø. for Fyret, paa 54° 33' 08" N. Br. 18° 33' 47" Ø. Lgd.

2195. Fyr tændt. Alle Swine. Paa Due d'Alben til Deviationsundersøgelse i Alle Swine er tændt et hvidt, fast Fyr, der brænder, naar Farvandet ikke er spærret af Is. 53° 53' 43" N. Br. 14° 15' 50" Ø. Lgd.

2196. Vrag borttaget. Femten Ø. Vraget paa 54° 23' N. Br. 11° 34' Ø. Lgd. eksisterer ikke, det er identisk med Vraget af et 2-masted Skib, der var sunket V. for Holwacht Bugt, hvilket Vrag er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarerene« Nr. 1949. Kjøbenhavn 1911).

III. Nordsoen, Nordhavet og Hvide Iav.

2197. Vrag. Hanstholm NW. Nordsoen. Damperen »Dronning Sophie« er sunket c. 26 Sm N. 23° Ø. fra Hanstholm Fyr. Fyret: 57° 06' 47" N. Br. 9° 36' 08" Ø. Lgd.

2198. Fyr tændt. Oskin. Soroka. Hvide Hav. Rusland. Paa Øen Oskin er tændt et hvidt, fast Baakelyr, for at lette Indsejlingen til Soroka Red. 64° 30' N. Br. 35° 18' Ø. Lgd.

2199. Ledelyr tændt. Kemi. Hvide Hav. Til Brug ved Indsejlingen til Kemi Red er der tændt følgende Fyr: 1) Paa Øen Gross-Rombak 2 hvide, faste Ledelyr. Fortyret N. 54° Ø. fra Bagfyret. 2) Paa Øen Pjal-Linda 2 hvide Lyrfyr. Fortyret N. 81° Ø. fra Bagfyret. 3) Paa Øen Popova 2 Par hvide, faste Ledelyr. Ved det ene Sæt staar Fortyret S. 73° Ø. fra Bagfyret og ved det andet Sæt staar Fortyret N. 70° Ø. fra Bagfyret. Nærmere Oplysninger følger. Rombak: 65° 02' N. Br. 35° 05' Ø. Lgd.

2200. Fyr tændt. Norge. Følgende Fyr er tændt:

1) Stangeøst Fyr, Hasvaag, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelse; Lyset er grønt fra S. 70° V. til S. 43° V., fri S. og Haandbø: hvidt derfra til S. 50° V., fri S. om Lille Haagrund; rødt derfra til S. 61° V., fri N. om Store Haagrund; hvidt derfra til S. 88° V., fri S. om Svartskærhaaen; grønt derfra til N. 35° V., fri V. om Svartskær; rødt derfra til N. 16° Ø., midt i Baneløbet mellem Svartskær og Totfeskitten. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brandetid: 15. e August—14de April. 70° 29' 50" N. Br. 22° 07' 40" Ø. Lgd.

2) Skjervø Fyr, paa N.-Kanten af Skjervø, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelse; Lyset er rødt fra S. 130° Ø., ind paa Skjervø og Taskelbues, til S. 39° Ø., fri N. om Store Hagesten; hvidt derfra til S. 61° Ø., fri S. om Hukø; grønt derfra til S. 84° Ø., fri N. om Hukø og fri S. om Hukøhaaen; rødt derfra til N. 84° Ø., fri N. om Jasonhaaen; hvidt derfra til N. 45° Ø., fri Ø. om Skjervøhaaen; grønt derfra til N. 34° Ø., fri V. om Skjervøhaaen; hvidt derfra til N. 12° V., fri Ø. om Skjervøskjær; rødt derfra til N. 34° V., fri V. om Skjervøskjær; hvidt derfra til S. 86° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brandetid: 15de August—14de April. 03° 50' N. Br. 20° 59' 50" Ø. Lgd.

3) Bangsund Fyr, paa N.-Pynten af Brande, Namsen, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelse; Lyset er grønt fra S. 35° V., fri N. om Kjøen, til N., fri Ø. om Skjervø; hvidt derfra til N. 4° Ø., fri V. om Skjervø, tørre Skær af Skjervøskjærene; rødt derfra til N. 15° Ø., fri Ø. om Skjervøskjærene; hvidt derfra til N. 139° Ø., fri V. om Rørholmene; grønt derfra til N. 36° Ø., fri Ø. om Skærret SØ. for Kyarvø; rødt derfra til S. 57° Ø., fri N. om Kubaaten. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brandetid: 1ste August—15de Maj. 64° 25' 00" N. Br. 11° 21' 20" Ø. Lgd.

4) Storskjær Fyr, Aselethen, er et hvidt, rødt og grønt Lyrfyr, der viser Et-Lyn c. hver 5 Sek.; Lyset er grønt fra S. 50° V., ind paa Vaagsøen, til S. 50° V., fri N. om Langrauten; rødt derfra til S. 62° V., fri N. om 13 m Skelthi; hvidt derfra til N. 70° V., fri S. om Søstænen; grønt derfra til N. 45° Ø., fri S. om Øststænen; hvidt derfra til N. 56° Ø., fri N. om Klehøldene; rødt derfra til N. 83° Ø. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 9, 6 og 5 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brandetid: 1ste August—15de Maj. 64° 03' 05" N. Br. 9° 51' 20" Ø. Lgd.

5) Sønskjær Fyr, Linesfjorden, er et hvidt, rødt og grønt Lyrfyr, der viser Et-Lyn c. hver 5 Sek.; Lyset er grønt fra N. 63° Ø., over S.-Kant af Jægholmen, til N. 75° Ø., fri S. om Justaløhnen; hvidt derfra til S. 60° Ø., fri N. om Meljordskjæret; rødt derfra til S. 49° Ø., fri S. om den tørre Grund S. for Meljordskær; hvidt derfra til S. 46° Ø., fri N. om Grundet fra Smaskærene mellem Kiraakha og Meljordskær; grønt derfra til S. 62° V., fri Ø. om Asem; rødt derfra til N. 60° V., fri N. om 22 m Skelthi; hvidt derfra til N. 47° V., fri S. om Haabokjær; grønt derfra til N. 25° V., fri Ø. om Trehaaen. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 9, 6 og 5 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brandetid: 1ste August—15de Maj. 63° 58' 35" N. Br. 9° 50' 35" Ø. Lgd.

Den 1ste November 1911 tændes 2 røde Gaslygter i Nordundet ind til Kristiansund. Lysetene anbringes i paa hver Side af Sundet, den ene paa Nordholmen yderste S.-Pynt, den anden paa Bjørnhaugen. Lyfterne viser rødt, fast Lys N. ud over Sundet og ind mod Byen. Kristiansund: 63° 07' N. Br. 7° 45' Ø. Lgd.

2201. Grund rapporteret. Bøvevig. Tjanssen. Hardanger. En Grund med 1½ m Vand er fundet i Østveig paa Ø.-Siden af Tjanssen. Grunden er rapporteret at ligge c. 150 m fra Landet paa Ø.-Siden af Viggen og c. 340 m fra det lille Skær ved dette Landes N.-Pynt. Bøvevig: 59° 55' N. Br. 5° 39' Ø. Lgd.

2202. Vrag borttaget. Østebank. Elben Tyskland. Vraget af Damperen »Gumberland«, der var sunket i Nærheden af Tønde 22 ved Østebank, er borttaget. Tønde 22: 59° 51' N. Br. 9° 02' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerene« Nr. 2013. Kjøbenhavn 1911.)

2203. »Genusbank« Fyrskib atter udlagt. Jæde. »Genusbank« Fyrskib er atter udlagt og Kosevellyrskibet inddraget. Fyrskibet ligger nu paa 53° 34' 44" N. Br. 8° 10' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerene« Nr. 1620. Kjøbenhavn 1911.)

2204. Lystander udlægges. Doretiet. Nordnery. Østfriesche Ær. I Doretiet skal i den nærmeste Fremtid udlægges: 1) En Anduvningslystønde, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver 8. Sek., Lys 4. Sek., Mørke 4 Sek. 2) Paa Bagbordsside af Farvandet om Lystanden, der skal vise rødt To-Blink, hver 25 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 3 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 16 Sek. Nærmere Oplysninger følger. Anduvningslystønden: 53° 45' N. Br. 7° 08' Ø. Lgd.

2205. Vrag. Eierland Fyr VNV. Holland. En Mastelop 3 m over Vandet, sandsynligvis fast i Grunden, er rapporteret c. 5 Sm N. 64° V. fra Eierland Fyr. 53° 13' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd.

2206. Lystønde midlertidig ombyttet. Blauwe Steek. Pollendam. Zuiderssee. Lystønden ved Ten Ø-lige Fortængelse af Pollendam er midlertidig ombyttet med en sort Stumpstønde med 2 alkoholede Kejler. 53° 10' N. Br. 5° 23' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerene« Nr. 2191. Kjøbenhavn 1911.)

2207. Vrag Ijunden V. Damperen »Gladiator« er sunket V. for Ijunden paa 52° 29' N. Br. 4° 08' Ø. Lgd.

2208. Tønde bortdrevet. Butengrunden. Zeegat van Goeree. Hinder (Oudtorp in het bakken) hvidt og sort tærnde Tønde paa 51° 52' N. Br. 3° 51' Ø. Lgd. er bortdrevet.

2209. Almærkning upaalidelig. Zeegat van Goeree og Zeegat van Brouterlaaven. Den ydre Almærkning af Zeegat van Goeree, 51° 50' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd. og Zeegat van Brouterlaaven, 51° 45' N. Br. 3° 33' Ø. Lgd., er upaalidelig.

2210. Vrag. Banjaard. Zeegat van Zieriksee. Vraget af en Dampner ligger paa V.-Kanten af Banjaard, 51° 41' N. Br. 3° 29' Ø. Lgd.

2211. Dybde over Vrag. The Would. England. Dybden over et gammelt Vrag (1897), 2½ Sm S. 71° V. fra »Halsbø« Fyrskib, er 11 m., 52° 57' N. Br. 1° 31' Ø. Lgd.

2212. Løb midlertidig spærret. Caledonian Canal. Skotland. Fra 7de til 23de Oktober 1911 er Caledonian Canal spærret mellem Fort Augustus og West Sea paa Grund af Reparationer. Fort Augustus: 57° 08' N. Br. 4° 41' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2213. Fyr tændes. La Jument. Crenal du Fromeur. Ouessant. Frankrig. Den 13de Oktober 1911 tændes paa La Jument Taarn et rødt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15 Sek., Blink 0. Sek., Mørke 2. Sek., Blink 0. Sek., Mørke 2. Sek., Blink 0. Sek., Mørke 8. Sek. Flammens Højde: 36 m. Lyssvare: 21 Sm. Synsvide: 17 Sm. Taarsignal skal gives med Sirene. Tre Stød hver i Minut, Stød 1. Sek., Pause 1. Sek., Stød 1. Sek., Pause 1. Sek., Stød 1. Sek., Pause 32. Sek., dette træder først senere i Virksomhed. Det midlertidige hvide, faste Fyr slukkes, naar det ny Fyr tændes. 48° 25' 23" N. Br. 5° 08' 03" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarerene« Nr. 717. Kjøbenhavn 1911.)

2214. Grund fundet. Brambe Bank V. Southampton Water. England. Paa Ø. Kanten af den gravede Kanal er der 8. m Vand 11.5 Kbl. N. 81° Ø. fra Stansore Point og S. 5° V. fra Calshot Castle. Stansore Point: 50° 47' N. Br. 1° 2' V. Lgd.

2215. Dybde. Asia Pass. Plymouth Sound. Et stort Anker, over hvilket der er 6.1 m Vand ligger paa V.-Siden af Asia Pass, 495 m N. 52° Ø. fra Senatoren paa Drakes Island. Drakes Island: 50° 21' N. Br. 4° 09' V. Lgd.

2229. Fyr forandret. Hereford Inlet Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 15 Sek. Lyn 0.3 Sek., Mørke 3.7 Sek., Lyn 0.3 Sek., Mørke 10.7 Sek. 39° 00' 24" N. Br. 74° 47' 28" V. Lgd.

2230. Midlertidige Fyr tændte. Hog Island Channel. **Charlotte Harbor.** South Carolina. I Hog Island Channel er tændt følgende midlertidige, røde, faste Fyr: 1) Mount Pleasant Fyr Nr. 2, N. 6 1/2° Ø. fra Fort Sumter Fyr og N. 68 1/2° Ø. fra Fort Ripley Shoal Fyr, Baake i 2,4 m Vand. 32° 46' 30" N. Br. 79° 52' 20" V. Lgd. 2) Mount Pleasant Fyr Nr. 4, holdsvis N. 1 1/2° V. og N. 54° Ø. fra samme Punkter. Baake i 1,3 m Vand. 32° 46' 50" N. Br. 79° 52' 30" V. Lgd. Flammens Højde for begge Fyr: 4,5 m.

2231. Fyr ødelagt, Tønde udlagt. Shutes Folly Island Spit. **Hog Island Channel.** **Charleston Harbor.** South Carolina. Shutes Folly Island Spit Fyr Nr. 3 er skyllet bort og en sort vandret stribet Stumpstønde er midlertidig udlagt paa Stedet. 32° 46' 59" N. Br. 79° 54' 47" V. Lgd.

2232. Grund forgåves eftersøgt. Florida. Den af Damperen »Maude« rapporterede Grund med 5,7 m Vand paa 27° 31' N. Br. 80° 06' V. Lgd. er forgåves eftersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1109. Kjøbenhavn 1910.)

2233. Grund forgåves eftersøgt. Jupiter Inlet. Florida. Den af Damperen »Bloomfield« rapporterede Grund med 6,9 m Vand. c. 2 1/2 Sm S. 80° Ø. fra Jupiter Inlet Fyr, er forgåves eftersøgt. Jupiter Inlet Fyr: 26° 56' 54" N. Br. 80° 04' 48" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2730. Kjøbenhavn 1910.)

2234. Baaker opføres ikke. Tender permanente. **Hawk Channel.** Florida. I Hawk Channel vil følgende Baaker, der er ødelagt af Storme, ikke blive genopført: 1) Bowles Bank S.-Baake. 25° 28' 52" N. Br. 80° 09' 52" V. Lgd. Dens Plads er afmærket med Spidsstønde B B 4. 2) Loggerhead Key Baake. 24° 35' 42" N. Br. 81° 27' 20" V. Lgd. Dens Plads er afmærket med Spidsstønde 12 L.K. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2936, 1909 og 515. Kjøbenhavn 1910.)

2235. Baake mangler. Eastern Dry Rocks. Key West. Florida. Føreren af Damperen »Oilfield« rapporterer, at Baaken paa Eastern Dry Rocks manglede den 11te September 1911. 24° 27' 37" N. Br. 81° 50' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2236. Ledebaaker opført. Texas City Channel. Galveston Bay. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Texas City er opført 2 Ledebaaker, der leder gennem Texas City Channel Cut B. Baakerne er sorte, trehenede Stænger med Trekant som Bagmærke, Bagbaaken har Kugle paa Toppen. Forbaaken staar S. 22° V. fra Galveston Bay Channel Fyr Nr. 3 og N. 82° V. fra Bolivar Point Fyr. 29° 28' 00" N. Br. 94° 53' 30" V. Lgd. og Bagbaaken staar 0,3 Sm N. 74 1/2° V. fra Forbaaken.

2237. Oplysning om Baaker. Aransas Pass. Corpus Christi Bayou, Morris and Cummings Cut. Aransas Pass. Texas. I Aransas Pass er Mustang Fyrbaake 1, Baake 3 og Shell Bank Channel Baake nedlagt. Middle Ground Baake 2, Narrows Baake 4, Murray Reef Baake 5 og Mud Flats Baake 7 er Stangbaaker med ellipsoformet Topbeteegnelse. I Corpus Christi Bayou og Morris and Cummings Cut er Baakerne 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 6, 13, 15, 8, 17, 19, 10, 21, 23, 25, 27, 12, 14, 29, 16 og 18 nedlagt. Aransas Pass: 27° 52' N. Br. 97° 03' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 719. Kjøbenhavn 1910.)

2238. Skær fundet. Coche Island NV. Margarita Island Channels. Venezuela. Et Koralskær med 3,6 m Vand er fundet c. 1/2 Sm uden for Kanten af Revet, der strækker sig NV. i fra Coche Island, 3,4 Sm S. 60° Ø. fra Punta de Mangles og S. 67° V. fra Punta de Mosquitos. Fiere Grunde med dybere Vand imellem er rapporteret i Nærheden af dette Sted. Coche Island: 10° 46' N. Br. 63° 56' V. Lgd.

2239. Grund rapporteret. Puerto Padre. Cuba N.-Kyst. Føreren af Damperen »Anchenar-den« rapporterer, at hans Skib med 6, m Dybgaende den 17de April 1911 støtte mellem de 2 Tønder ved Yderenden af Indløbet til Puerto Padre, saa Skibet maatte sættes paa Land. Føreren af Damperen »Ixia« rapporterer, at hans Skib med 6, m Dybgaende i August 1911 tog Grundten paa Barren ved Puerto Padre. Ved Lavvaande gav Lodskud 5,6 m, Korallbund. Samme Fører rapporterer, at Lodserne ikke vil tage Skib med mere end 6, m Dybgaende ind. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1792. Kjøbenhavn 1908.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Oktbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108 1/2	108 1/2	108 1/4
Danmark	78 3/4	79	79 1/4
Norden		92	93
København			
Carl	92	92	92 1/4
Dannebrog		88 1/4	88 1/4
Skjold	76 3/4	76 1/2	76 1/4
Urania			10
Union			
Dampsk. af 1896		88 1/2	89
Hejmdal		100	102
Østasiatiske	137 1/4	137 1/2	137 3/4
Østersøen			
Nordsøen		6 1/2	10
Gorm		96	96 1/2
Torm	87 1/4	87	85
Inga			
Cimbria	70	70	72
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab		7 1/2	8 1/2
Forenede Bugser-Selskab	55	54	56
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		51 3/4	52
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		92 1/4	91 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	86 1/2	86 1/4	86 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditk.		90	92
4% — — — 2. Serie.		95	95 1/4
4% — — — 1. —		96	97 1/2
3 1/2% Østift. Kreditk.		89	89 1/4
4% — — — —		94 1/2	95
3 1/2% Landkreditk.		87 3/4	89 1/2
4% Østift. Kreditk.		94 1/4	95 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			144 1/4
Privatbank	112 —	- 1/4	112
Landmandsbank	139 1/2		139 1/2
Handelsbank	139 1/2		139 1/2
Grundejerbank			21 3/4
Burin. & Wain	99	98 3/4	98 3/4
Helsingørs Jærnak.	81	81 1/2	81 1/2
Sukkerfabr.	267	266 3/4	266 3/4
Bryggeri Aktier	184		183 3/4

Vekselkurser d. 11. Oktober 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	89.80
London	18.25	18.21
Paris	72.50	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 11. Oktober 1911.	
Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	90.70
3 3/4% — — — Boden Kredit	88.40
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	11.00
4% — — — 1890	95.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 116,000, „Danmark“ 64,000, „Carl“ 40,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 96,000, „Dampsk. af 1896“ 16,000, „Hejmdal“ 10,000, „Gorm“ 20,000, „Neptun“ 32,000, „Dansk-russisk“ 32,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 2240. Skærs Beliggenhed.** *Risca do Zumby, Brasilien.* Skæret *Risca do Zumby* ligger 2^o Sm S. 85^o Ø. fra det tidligere oplyste Sted. 5^o 10' 45" S. Br. 35^o 10' 05" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 889.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1443. Kjøbenhavn 1911.)
- 2241. Tønde's Beliggenhed.** *Olinda Reets, Pernambuco.* Den hvide og røde lodret stribele Tønde ved *Olinda Reets* ligger 2 Sm S. 60^o Ø. fra *Ponto Olinda Fyr.* 8^o 01' 50" S. Br. 34^o 48' 40" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 890.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2052. Kjøbenhavn 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2242. Belysning forandret.** *Cannes, Frankrig.* Den sorte Lystønde ud for *Molen* ved *Cannes* er inddraget og det røde, faste Fyr paa *Molen* er tændt. 43^o 31' 44" N. Br. 7^o 01' 02" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1712. Kjøbenhavn 1911.)
- 2243. Mindre Dybde.** *Secca Gaiola, Golfo di Napoli, Italien.* Paa *Gaiola* Grund er fundet 5- m Vand. *Gaiola* Lystønde: 40^o 47' 08" N. Br. 14^o 10' 52" Ø. Lgd.
- 2244. Skær fundet.** *Passo di Procida.* Et Skær med 3^o m Vand i 7 m Dybde er fundet e. 300 m SV. fra det gamle Indløb til *Fusaro.* *Passo di Procida:* 40^o 46^o N. Br. 14^o 02^o Ø. Lgd.
- 2245. Fyr forandret.** *Eiland Dollin, Quarnero, Østerrig-Ungarn.* Det hvide, faste Fyr paa *Eiland Dollin* er forandret til et hvidt og rødt, ubevogtet Lynfyr, der viser *To-Lyn* hver 6 Sek. Det viser rødt Lys over *Lagranj* Ærre fra N. 42^o V. til N. 27^o V., Skærene og *Banke* N. for *Eiland Dollin* ligger uden for den røde Sektor, i øvrigt viser Fyret hvidt Lys. Synsvide: 12 Sm for hvidt Lys. 44^o 41^o N. Br. 14^o 41^o Ø. Lgd.
- 2246. Sømærke.** *Kraljevo, Cherso, Quarnero.* Paa *Kraljevo Rev, SØ.* for *Øen Cherso,* er rejst en rød Ståre med Topbetegnelsen: 18, Kbl. N. 24^o V. fra *Eiland Oruda* trigonometriske Station (14). 44^o 34^o N. Br. 14^o 33^o Ø. Lgd.
- 2247. Fyr forandret.** *Spitze Biaka, Milna.* Det midlertidige røde, faste Havnefyr paa *Spitze Biaka* er forandret til et rødt Lynfyr, der viser *To-Lyn* hver 6 Sek. Lys et skilt at Land fra S. 56^o Ø. pennem S. og V. til N. 7^o V. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. 8 m højt, firkanet Taarn, 5 m fra Kysten. 43^o 19^o N. Br. 16^o 26^o Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2396. Kjøbenhavn 1910.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 2248. Midlertidig Fyr.** *Perim, Røde Hav.* Om kort Tid ombyttes *Perim* høje Fyr med et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 1 Minut. 12^o 39' N. Br. 43^o 25' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1593. Kjøbenhavn 1911.)
- 2249. Sømærke forandret Farve.** *Port de Vohemar, Madagassar Ø.-Kyst.* Sømærke Nr. 2, tæt ved 56 m Toppen, som ovet med Sømærke Nr. 3 leder ind til *Vohemar Rød,* har faaet 3 sorte vandrette Striber der er 1 m høje og Afstanden mellem Stribene er 1 m. 13^o 22' S. Br. 50^o 00' Ø. Lgd.
- 2250. Grunde.** *Banc de Pracel, Madagassar NV.-Kst.* 1) En Banke, e. 1½ Sm i Udstrækning, med mindste Dybde 7- m er fundet paa 17^o 50' S. Br. 43^o 40' Ø. Lgd. 2) *Banken N. for Le Banc Philomel* mærket E. D. (Eksistens tvivlsom) findes ikke. *Le Banc Philomel* ligger lidt Ø.-ligere end angivet, nemlig 2 Sm N. 45^o V. fra *Yolla Banke,* den mindste fundne Dybde er 4- m. 3) *Tannon Castle Banke* er ikke fundet paa det Sted som var angivet i Korlet (fransk Kort Nr. 5249.)
- 2251. Oplysning om Fyr.** *Nosy Anambo (Lot Boisé), Baie d'Andramaniba, Madagassar NV.-Kyst.* Nosy Anambo hvide, faste Fyr er tændt. Flammens Højde: 12 m. Lysevne: 7 Sm. Hvidt og sort vandret stribet, 13 m højt Taarn. 12^o 15' 37" S. Br. 48^o 38' 53" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1725. Kjøbenhavn 1911.)
- 2252. Fyr tændt.** *Zalattung Island, Bay of Bengal.* Omtrunt den 1ste Oktober 1911 tændes paa *V.-Pynen* af *Zalattung Island* et rødt, fast, ubevogtet Fyr, der lyser fra S. 11^o Ø. gennem S. og V. til N. 61^o V. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 6 Sm. Brændelidt: Begrindelsen af Oktober til Slutningen af Maj. 18^o 32' 15" N. Br. 94^o 13' 45" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 832.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 2253. Oplysning om Fyr.** *Lystønde inddraget, Middeldburg Rif, Straat Doerian, Sumatra Ø.-Kyst.* Det røde Blinkfyr paa *Middeldburg-Rif* staar paa 0^o 51' 20" N. Br. 103^o 34' 21" Ø. Lgd. Flammens Højde: 11 m. Den sorte Lystønde ved *Revel,* der viser hvidt Lys med Formærker, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2063. Kjøbenhavn 1911.)
- 2254. Tønde inddraget.** *Semampir-Rivier, Soerabaja, Java N.-Kyst.* De 2 sorte Stump-tønder i *Semampir-Rivier* er inddraget. 7^o 11^o S. Br. 112^o 44^o Ø. Lgd.
- 2255. Meddelelse angaaende Blokaade.** *Italien.* Den italienske Regering har den 3die Oktober 1911 notificeret det danske Udenrigsministerium, at fra den 29de f. M. at regne er indtraadt effektivt Blokaadestand for Kysten af Tripolis og Cyrenaika mellem 11^o 32' og 27^o 54' Ø. Lgd. Neutrale Skibe vil der blive indtømmet en af den kommanderende Admiral fastsat Frist fra sidstnævnte Dato.
- 2256. Meddelelse vedrørende Slutning af Fyr.** *Italienske Fyr i det røde Hav* kan være slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2183. Kjøbenhavn 1911.)
- 2257. Meddelelse vedrørende Passage af Dardanellerne og Slutning af Fyr.** *Tyrkiet.* Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den tyrkiske Regering bestemt, at Skibe, der skal gennem *Dardanellerne,* og som ikke lør Solnedgang kan passere *Linton* mellem *Fyrene Seddul Bahir* og *Kum Kale,* maa ikke komme inden for en Afstand af 6 Sm fra *Cape Helligs Fyr,* men kan ankre i *Basilika Bay,* samt at Kystfyrene vil blive slukket. *Cape Helligs Fyr:* 40^o 02' N. Br. 26^o 11' Ø. Lgd.
- 2258. Karantænebestemmelser.** *Malta.* — Saloniki er erklæret kolerasmittet. *Tunis.* — *Fogria, Massa, Pesaro, Pisa* og *Syrakus* er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anuleret; T: Tillæg.
Korts eller Højs Nr.
- | | | |
|---|-----|--|
| N | 77 | Westkust Sumatra. Singkel tot Siholga. 1 : 100 000. September 1911. Pris f. 1,50. |
| R | 12 | Ostsee, Russische Küste: Der Rigsache Meerbusen, Städtelcher Teil. 1 : 150 000. Priss M. 2,70. |
| R | 14 | Ostsee, Deutsche Küste: Flensburger Förhrde. 1 : 50 000. Priss M. 3,00. |
| R | 346 | Indischer Ocean, Arabisches Meer: Golf von Oman. 1 : 1 000 000. September 1911. Priss M. 2,40. |
- England, September 1911:
 England, East Coast. — Sunderland harbour.
 England, East Coast. — Harwich harbour. (August 1911).
 United States, Atlantic Coast. — Passamaquoddy Bay and St. Croix river.
 New Brunswick. — Port St. Andrew.
 Korea. — Fusan harbour.
 Holland:
 Westkust Sumatra. Singkel tot Siholga. 1 : 100 000. September 1911. Pris f. 1,50.
 Tysskland, August 1911:
 Ostsee, Russische Küste: Der Rigsache Meerbusen, Städtelcher Teil. 1 : 150 000.
 Priss M. 2,70.
 Ostsee, Deutsche Küste: Flensburger Förhrde. 1 : 50 000. Priss M. 3,00.
 Indischer Ocean, Arabisches Meer: Golf von Oman. 1 : 1 000 000. September 1911.
 Priss M. 2,40.

ank. Trondhjem 9./10. Syd fra. — Minsk, Harder, afg. Almeria 12./10. til Cadiz. — Tomsk, Kruse, ank. Petersborg 27./10. — Saratov, pass. Holtenau 11./10. for Libau.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 8./10. — Amalienborg ank. Petersborg 7./10. — Anna Mærsk ank. Acton Grange 7./10. — Brattingsborg afg. Archangel 4./10. — Borglum afg. Stettin 7./10. — Chassie Mærsk ank. Boness 5./10. — Dansborg ank. Newcastle 3./10. — Elsborg pass. Kap Spartel 6./10. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Petersborg 8./10. — Fredensborg afg. Newport 7./10. — Frederiksborg afg. Granvik 8./10. — Guld- borg ank. Pernau 5./10. — Gurte afg. Rotterdam 8./10. — Hammershus ank. Antwerpen 24./9. — Harriidsborg ank. Huelva 30./9. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 8./10. — Høneborg ank. Middelfart 4./10. — Jelling ank. Odense 6./10. — Jømsborg afg. Stettin 5./10. — Jungshoved afg. Rio 6./10. — Jægersborg ank. Brahestad 9./10. — Kallundborg afg. Kjøbenhavn 7./10. — Kalø pass. Kjøbenhavn 9./10. — Klampenborg ank. Windau 30./9. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre pass. Kjøbenhavn 6./10. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./10. — Marselisborg ank. Archangel 30./9. — Næsberg afg. Archangel 5./10. — Peter Mærsk ank. Uleåborg 5./10. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 7./10. — Rosenborg pass. Skagen 9./10. — Silkeborg ank. Dordrecht 30./9. — Skakkeborg afg. Kjøbenhavn 8./10. — Skanderborg ank. Haukipudas 8./10. — Skjold- borg pass. Kjøbenhavn 8./10. — Skodsberg ank. Kjøbenhavn 7./10. — Spigerborg afg. Petersborg 6./10. — Stegelborg pass. Lødingen 9./10. — Stjerneborg ank. West Hartlepool 3./10. — Søborg afg. Newport Mon 5./10. — Taarnborg ank. Libau 8./10. — Tuborg afg. Petersborg 7./10. — Ulfsborg ank. Teneriffa 5./10. — Uranienborg afg. Huelva 3./10. — Visborg ank. Newcastle 8./10. — Vordinborg ank. Kjøbenhavn 8./10. — Ørkild pass. Algier 26./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 6./10. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 9./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 6./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Russ, Petersen, ank. Bordeaux 28./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 10./10. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 8./10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbelton 3./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tyne 8./10. til Restigouch. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Manchester 5./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. New Mills 8./10. til Browhead f. O. — Nawa, Dahl, afg. Glasgow 3./10. til Kronstadt.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, afg. London 10./10. til Hull. — Gerda, Iversen, afg. Liverpool 10./10. til Cardiff. — Hebe, Gregersen, ank. Vinaroz 10./10. — Inger, Schiff, afg. Trångsund 10./10. til Barcelona. — Marie, Jessen, pass. Helsingør 9./10. for Barcelona. — Norma, Mikkelsen, ank. Tarragona 9./10. — Karla, K. Nielsen, pass. Helsingør 10./10. for W. Hartlepool. — Nord- søen, Gram, afg. Malmö 9./10. til Borgå. — Laura, Pedersen, pass. Brunshüttel 9./10. for Barcelona. — Rigmor, Larsen, ank. Solpemünde 9./10. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hernösand 7./10. til Palma. — Olga, Christensen, ank. Raumo 7./10.

Det Østasiatiske Kompagni. Arabien afg. Shanghai 11./10. for udg. — Chumpon pass. Perim 5./10. for udg. — Pangan afg. Bangkok 8./10. for hjemg. — Bandon ank. Antwerpen 9./10. for udg. — Samui afg. Suez 8./10. for hjemg. — Bintang pass. Gibraltar 7./10. for hjemg. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg. — Tranquebar pass. Shanghai 11./10. for hjemg. — Kina afg. Sabang 8./10. for hjemg. — Indien afg. Glasgow 10./10. for hjemg. — Siam, ank. Kjøbenhavn 17./9.

Vestindisk Afdeling. St. Jan afg. St. Thomas 4./10. for udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 7./10. for udg. — St. Croix afg. Nørre Sundby 10./10. for udg.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Swansea 5./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 10./10. — London, Bom, ank. Blyth 5./10. — Paris, Tholander, afg. Leith 8./10. til Kiel. — Bryssel, Kaas, afg. Ghent 8./10. til Methil.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Grangemouth 8./10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 7./10. til Grimsby. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 8./10.

Urania. Ekliptika, Hemningsen, ank. New York 11./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. North Shields 10./10. — Svend, Schmidt, ank. Kristiansund 7./10. — Urania, Clausen, ank. Zebrügge 8./10.

Nordøen. Nordland, Larsen, afg. Tyuen 11./10. — Kron- prins Frederik, Andresen, ank. Kotka 10./10. — Holland, Poulsen, afg. Petersborg 11./10. — England, Andersen, ank. Methil 9./10. — Rusland, Bennetsen, ank. Kroustadt 6./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Methil 10./10. — Helene, Sørensens, ank. Burntisland 11./10. — Sjælland, Svarrer, ank. Karrebæksmünde 9./10. — Agnete, Dam, afg. Methil 11./10. — Hermia, Farup, ank. Blyth 10./10. — Alice, Jørgensen, ank. West Hartlepool 9./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Leith 8./10. — Ragn- hild, Schultz, ank. Königsberg 9./10. — Valborg, Hansen, ank. Libau 9./10. — Gunhild, Hansen, afg. Karrebæksmünde 11./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. West Hartlepool 11./10. — Freja, Nielsen, ank. Rønne 10./10. — Vera, Thing, pass. Kjøbenhavn 10./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Hull 10./10. — Frankrig, Friis, ank. Methil 11./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Rotter- dam 11./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Køge 9./10. — Alf, Clausen, afg. Emden 11./10.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Granton 11./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Lübeck 10./10. — Skinfaxe, Theiland, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 11./10. til Methil.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Nykjøbing F. 8./10. — Enig- heden, Jensen, ank. Svendborg 11./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Norrköping 7./10. — Nelly, Clausen, ank. Ostende 9./10. — Fanny, Eriksen, ank. Hernösand 11./10. — Lilly, Nielsen, af. Koivnsaari 9./10. til Bilbao. — Alexy, Lorentzen, afg. Gijon 5./10. til Saffi. — Dagny, Sørensen, pass. Gibraltar 11./10. til Esbjerg. — Mary, Bang, afg. Stralsund 8./10. til Ghent.

Sejlskibe.

Rønne. Nestved, Clausen, ank. Mariager 4./10. — Marie, Seier, afg. Cadiz 5./10. til Rio Grande de Sul. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Laurentine Emilie, An- dersens, ank. Karrebæksmünde 6./10. — Argus, Holm, ank. Aar- hus 6./10. — Hermod, Grønvald, ank. Karrebæksmünde 6./10.

Svendborg. Christian, Jørgensen, ank. Uleåborg 4./10. — Pampa, Jensen, ank. Bandholm 5./10. — Roma, Jeusen, ank. Brest 4./10. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 4./10. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Råfö 5./10. — Freja, Jensen, ank. Söderhamn 5./10. — Olga, Rasmussen, ank. Fowey 5./10. — Ruth, Falentin, ank. Folkestone 5./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Dartmouth 5./10. — Althea, Skovgaard, ank. Brest 5./10. — Fanny, Hansen, ank. St. Valery 6./10. — Alfrede, Petersen, ank. Kotka 5./10. — Otto, Klug, ank. Assens 6./10. — Mine, Jørgensen, ank. Raumo 4./10. — Grethe, Hansen, ank. Bogense 5./10. — Haabet, Andreasen, ank. Stubbekjøbing 6./10. — Phi- lip, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 6./10. — Pallesen, Jensen, ank. Kiel 6./10. — Marie, Nielsen, ank. Nortmaling 6./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kolding 6./10. — Ester, Poulsen, ank. Quimper 6./10. — Helge, Nielsen, ank. Bogense 9./10. — Fulvia, Petersen, ank. St. Valery S. 9./10. — Ludvig, Larsen, ank. Dysart 9./10. — Carl, Clemmensen, ank. Aalborg 7./10. — Primuba, Carlsen, ank. Kotka 7./10. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 8./10. — Leif, Andersen, ank. Helsingør Red 8./10. — Peter, Hansen, ank. Faxe 9./10. — Norden, Andreasen, ank. Fowey 9./10. — Urda, Skov, ank. Swinemünde 9./10. — Jens, Jørgensen, ank. Havre 10./10. — Union, Olsen, ank. Dieppe 9./10. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 10./10. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Bridgeness 9./10. — Immanuel, Jensen, ank. Stettin 9./10. — Fyn, Mouritzen, ank. Kristiania 10./10. — Ebenezzer, Ras- mussen, ank. Königsberg 10./10. — Hans Emil, Carlsen, ank. Twillingate 10./10. — Kristine Jensen, Raahauge, ank. Pem- broke 10./10.

Æra. Ellen, Lauritzen, ank. Pornic 7./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Corseulles 9./10. — Johanne, Han- sen, ank. Ransgate 9./10. — Saga, Olsen, ank. Rhyt 8./10. — Ingolf, Olsen, pass. Kjøbenhavn 7./10. for New Ross. — Hekla, Hermansen, ank. Kemi 8./10. — Viking, Weber, ank. Wismar 8./10. — Rigmor, Petersen, ank. Sølvesborg 8./10. — Solon, Rasmussen, ank. Danzig 8./10. — Johanne, Stegmann, ank. Kal- mar 7./10. — Anna, Petersen, ank. Horsens 9./10. — Herkules, Bager, ank. Tønsberg 9./10. — Alf, Hansen, ank. Pillau 9./10. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 10./10. — Mariane, Petersen, ank. Swinemünde 10./10. — C. M. Petersen, ank. Pillau 10./10. — Kathinka, Olsen, ank. Riga 9./10. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 9./10. — Castor, Albertsen, ank. Danzig 9./10. — Harris, Thorsteinson, ank. Castletown 10./10. — Julane, Christensen, ank. Cicita Vecchio 11./10. — Albe- rtine, Madsen, ank. Bergqvare 11./10. — Neptun, Jensen, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Bien, Petersen, ank. Wismar 11./10. — Astræa, Svane, ank. Grangemouth 10./10. — Argo, pass. Prawle Point 8./10. østg. — Smart, Christensen, ank. St. Vaastlahougue 11./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Oktober 1911. — Højesteretsdomme. — Søfolks Valgret. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibs- cfterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børs- kurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallelinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 80.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 17. Oktober 1911.

18. Aarg.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 8 og 4180.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales. Største Lager af **brugte Skibsinventarier**. Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren **Peter Knudsen** Studiestræde 3, Københv. Telefon 6936.



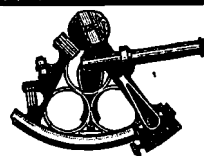
I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof - Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Kunstoffyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbænedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. **H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.**

Telefon 6031. Telegramadr.: „NAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

WARBURG OF LONDON

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange, London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions, West Hampstead, London N. W.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. N 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe paa favorable Vilkaar

SØKORT.

Danske og fremmede Søkort, saavel enkelte som hele Samlinger, vil kunne blive rettede til Dato, efter Søkort-Arkivets Publikationer, for en moderat Betaling.

Blankensteiners Eff. (Wm. Jensen),
Toldbodvej 48.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr. Adr. Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

G. C. de Baerdemaeker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. **Amaliegade 30.**

Kompasser

Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

AzimutInstrumenter

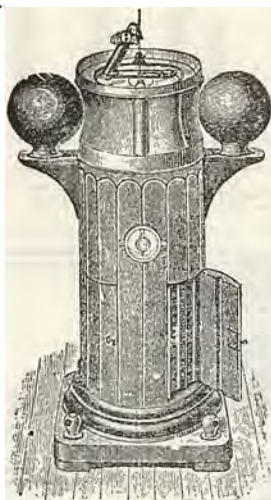
Pejlstøtter

Kikkerte
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Øbro 125 u.

Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldarts
Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaakt)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
m m

Reparationer
udføres.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne - Begyndere -
Kokke. 30 Kr. mdl.
Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Prisen er 32 Kr. pr.
Maaned om Sommeren og 35
Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Paa Dansk Sefartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet

med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede

Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd

og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875

og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-

trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker

samt Svarporto vedlægges.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-

nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-

arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent

minimant. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den

ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-

bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: KAYDYHR.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-

kansk Bomuldssejl-

dug, direkte ind-

købt, tilbydes

langt under

gangbare Priser.

Vandtæt

præpareret Dug,

Hør- og Hampesejldug

ialle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede

Sejl, solidt forar-

bejdede, leverer

virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver

af Dug, disse

sendes altid frit.

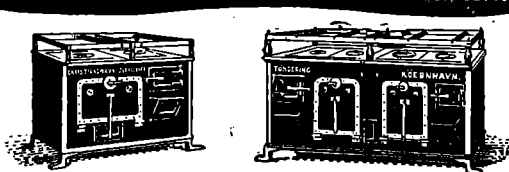
F. N. Halmøe.

Telefon 229.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER 1/2

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TELEFON 1630.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: Smaa Skibe.

Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1911.

Dødsfald. Den 9. ds. afg. Kaptajn P. C. A. Thideman, tidligere Fører af »D. F. D. S.«s S/S. »Flora«, ved Døden.

Thideman, der var født den 4. Januar 1853, var Søn af Købmand T. i Middelfart, tog Styrmandseksamen paa Bogø i 1872, sejlede derefter i tre Aar som Styrmand med Sejlskib saavel i Nord- og Østersøfart som i oversøisk Fart. I 1877 indtraadte han som Aspirant i Selskabets Tjeneste, forfremmedes til 2den Styrmand i 1878, til 1ste Styrmand ligeledes i 1878 efter kun tre Maaneders Fart som 2den Styrmand. Han sejlede derefter med »Brage« og »Niels Brock« paa Randers, indtil han i 1878 udnævntes til Fører af »Reserven«, han førte derefter »Charkow«, »A. N. Hansen«, »Xenia«, »Kentucky«, »Ficaria« og »Flora«; fra sidstnævnte Skib gik han syg i Land, den 1. Marts d. A. Han var en ualmindelig rask og dygtig Skibsfører, dertil en god Kollega og en djærv Sømand.

Hans Begravelse fandt Sted Lørdag den 14. ds. fra Kapellet paa Holmens Kirkegaard. Provst Blom fra Dalby, den afdødes Svigerfader, talte varmt og smukt over sin Svigersøn, og efter Talen blev Kisten baaret ud af Kapellet af den afdødes Kolleger. Til Kisten var sendt en Mængde Kranse, deraf signerede fra »D. F. D. S.«, fra samme Selskabs Kaptajner, fra Besætningen paa Dampskibet »Flora«, samt flere andre. Ved Kisten paraderede to af »Den alm. danske Skibsførerforening«s Medlemmer med Foreningens Flag. Afdøde havde i adskillige Aar været Medlem af Foreningen og en Tid lang haft Sæde i Bestyrelsen.

Blandt Følget bemærkedes talrige nuværende og forhenværende Førere i Selskabet, Skibsinspektørerne Tidemand og Jespersen, Maskininspektør de la Laing, Bestyrelsen for Skibsførerforeningen af 1874, Direktør Schmidten, Kommandør Mægaard m. fl.

Italien og Krigs-Kontrabande. »London Gazette« af 10. ds. indeholdt en Deklaration fra den italienske Regering angaaende Krigs-Kontrabande, dateret Rom den 4. Oktober, som er saalydende:

»Udenrigsministeriet har den Ære at meddele, at paa Grund af Krigens mellem Italien og Tyrkiet vil følgende Genstande blive betragtet som Krigs-Kontrabande af Italien, i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Kongerigets »Mercantile Marine Code«:

Kanoner, Rifler, Karabiner, Revolvere, Pistoler, Sabler og andre Vaaben, hvad enten det er Skydevaaben eller Sidevaaben, Krigsammunition, enhver Art af militære Udrustningsgenstande og overløvedet enhver Ting, som der uden Forarbejdelse straks kan gøres Brug af ved Krigstjeneste til Lands og til Vands.«

Krigen. Rom, 13. Oktober. »Agenzia Stefani« meddeler: Den tyrkiske Regering har meddelt den tyske Gesandt, at italienske Handelsskibe, der kapes i tyrkiske Farvande eller i aaben Sø, vil blive beslaglagt. Neutrale Varer vil kun blive beslaglagt, hvis de er Krigskontrabande.

St. Petersborg, 13. Oktober. Til St. Petersborg Telegrambureau telegraferes fra Konstantinopel: Den russiske Gesandt har faaet tilstillet en Meddelelse fra Tyrkiet, hvori der tilsikres til neutrale Havne bestemte neutrale Kornskibe fri Passage gennem Dardanellerne. Det er derimod forbudt Kornladninger til italienske Krigshavne og italienske Tropper, til italienske Myndigheder og italienske Leverandører at passere.

London, 14. Oktober. Udenrigsminister Sir Edward Grey har modtaget en Deputation af Repræsentanter for Mercantile Marine Association, der rettede en Forespørgsel til Ministeren i Anledning af den af Italien og Tyrkiet foretagne Slukning af Kystfyrene. Udenrigsministeren udtalte, at ogsaa han beklagede dette Skridt,

fordi det medførte Ulemper og Fare for neutrale Magters Skibe, men de nævnte to Magter var i deres gode Ret.

Efter Forlydende beskæftiger den engelske Regering sig for Tiden med Spørgsmaalet om Fyrene i Det røde Hav.

Paaskønnet Sømandsdaad. Efter hvad vi har bragt i Erfaring, har »D. F. D. S.« tilstillet Føreren af S/S. »Primula«, Kaptajn Chr. J. Nielsen, en særdeles anerkendende Skrivelse og Lykønskning til, at det under en svær Storm i Nordsøen, den 1. Oktober d. A., lykkedes ham med en af Skibets Redningsbaade, bemannet med anden Styrmand og fire Matroser, alle frivillige, at bjerpe Besætningen fra den svenske Skonnert »Vikingen« af Vestervik, som blev antruffen i synkefærdig Tilstand. Som Belønning til Baadbesætningen for udvist Mod og Konduite under den farefulde Bjergning, tilstillede Selskabet hver af de paagældende en Pengegave.

Skibsbyggeriet i Japan. Den ellefte Aargang af »Financial and Economic Annual of Japan«, som udgives af Finansdepartementet i Tokio meddeler, at der i Slutningen af 1910 fandtes 230 private Værfter og 55 private Dokker i Japan. Ved de japanske Værfter bygges der med Held Skibe af ethvert Slags. Selv Krigsskibe og store Skibe op til 13,000 Tons er blevet leveret til Udlandet. (»Svensk Export«.)

Et herreløst Skib i Østersøen. Da den franske Damp »Anna Eugenia« af Marseille forleden befandt sig i Nærheden af Aalandsøerne, under Vejs fra Finland til Philippeville, observerede Udkiggeren et herreløst Skib. »Anna Eugenia« sejlede hen til Skibet, der var den tremastede Skonnert »Bessy« af Salcombe i Wales, og en Baad sattes i Vandet, hvorefter Styrmanden med nogle Folk gik om Bord. Skibet viste sig forladt af Besætningen, sandsynligvis efter at være sprunget læk. Det flød imidlertid vedblivende paa Vandet og kunde let forvolde Skade ved i Mørke at kolliderede med de modgaende Skibe.

Fra »Anna Eugenia« sattes fire Mand om Bord i det herreløse Skib, som derefter bugseredes af Damperen til Kjøbenhavn.

Den 13. ds. ankom begge Skibene til Kjøbenhavn, hvor Skonnerten efterlodes. »Anna Eugenia«s Kaptajn afgav Beretning og fortsatte derefter Rejsen.

(»Natt. Tid.«)

Søretsdøm. Hobro, 12. Oktober. (Ritz. Bur.) I Dag er der ved Hobro Søret faldet Dom i Sagen mellem Aktieselskabet Fjorddampbaadselskabet i Hobro og Cementfabriken Dania angaaende en Kollision den 11. September 1909 i Mariager Fjord mellem Passagerbaaden »Merkur« og Danias Galease »Poul«. Det er godtgjort, at »Merkur« bærer Ansvaret for Paasejlingen, og Fjorddampbaadselskabet er derfor dømt til at betale en Erstatning til Dania af 2,615 Kr.

Erstatning for Paasejling. 3/m. Skonnert »Valborg«, tilhørende Aktieselskabet C. V. Petersen, Svendborg, blev i Maj Maaned d. A. i Nordsøen oversejlet af en engelsk Damp, »Tipton«, og indbragt til Dover flydende paa Lasten, der bestod af Træ. Da man ansaa »Tipton« for alene at bære Skylden for Uheldet, blev der indledet Forhandling mellem dennes Rederi paa den ene Side og Svendborg Søassurance og »Valborg«s Rederi paa den anden Side. Disse synes imidlertid ikke at føre til noget Resultat, hvorfor »Valborg«s Rederi bestemte sig til at tage Skibet hjem.

Svendborg Søassurance anlagde nu Sag mod det engelske Rederi, og Tiden for Sagens Afgørelse blev fastsat til den 18. Oktober d. A. Da Tiden nu nærmede sig, da Sagen skulde for Retten i London, har det

engelske Rederi alligevel valgt at betale den af Svendborg Søassurance forlangte Sum £ 1,062.

(»Svendb. Amtst.«)

Forbud mod at bære Vaaben i Staten New York. Udenrigsministeriet henleder herved danske Udvandrerens Opmærksomhed paa, at der i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i New York den 1. September d. A. i Staten New York er traadt en Lov i Kraft, i Følge hvilken det forbydes uden særlig Tilladelse at bære eller endog blot at være i Besiddelse af Skydevaaben af enhver Art eller andre farlige Vaaben saasom Dolke, farlige Knive, »Todtenschlägere«, Jernknoer, Knippler etc. For at bære saadanne Vaaben er der fastsat en Straf af mindst ét Aars Fængsel eller Strafarbejde, og samme Straf rammer ikke-amerikanske Borgere for blot at have saadanne Vaaben i deres Besiddelse, medens Straffen for amerikanske Borgere for denne Forseelse ikke kan overstige ét Aars Fængsel.

Loven gennemføres i Følge Konsulens Indberetning meget strængt.

Sønæringsloven. Til at indtræde som Medlemmer i det af Ministeriet for Handel og Søfart under 2. Juni d. A. nedsatte Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om Formaalstjenligheden af at foretage Ændringer i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 og at omordne Navigationsundervisningsvæsenet samt til eventuelt at udarbejde og fremsætte Forslag i saa Henseende, har Ministeriet yderligere udnævnt: Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen, samt som Repræsentanter for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Skibsreder Martin Carl, Kjøbenhavn, og Formand i Maskinmestrenes Forening, Maskinmester O. Mortensen, Kjøbenhavn.

Damperen »Canada«. London, 13. Oktober. Til »Lloyd« telegraferes fra Buenos Aires: Ilden i den danske Damper »Canada« er brudt frem igen. Ladningen vil nu blive losset, saaledes at man kan naa ned til Ildens Arnested.

Damperen »Swarland«. Southshields, 14. Oktober. (Ritz. Bur.) Man nærer nu ikke her længere Haab om, at Damperen »Swarland« skal være blevet reddet, men den antages at være gaaet under i den Storm, der nylig herskede i Vesterhavet.

Lodsning i Øresund. Under 12. Oktober har Udenrigsministeren og den kgl. svenske Gesandt i Kjøbenhavn i Udenrigsministeriet underskrevet en Deklaration, indeholdende Tillæg til Deklarationen angaaende den svenske og danske Undersaatter tilkommende Ret til Lodsning i Øresund af 14. August 1873.

Sluttet Kongres. Paris, 13. Oktober. (Ritz. Bur.) Den 10. internationale Skibsfartskongres er i Dag bleven sluttet. Næste Kongres afholdes Sommeren 1912 i Kjøbenhavn.

Kongressen har vedtaget følgende Beslutninger:

Rederne skal sørge for, at Skibene er i sødygtig Tilstand. Begrebet sødygtig fastsættes særskilt i hvert enkelt Land.

Kongressen fastslaar, at kun Skibets Ejer er ansvarlig for Kaptajnens og Skibsmandskabets nautiske Fejl, derimod er Ejeren og Befragteren solidarisk ansvarlige for Kaptajnens og Besætningens kommercielle Fejl.

Højesteretsdom.

Til den i vort sidste Nummer gengivne Højesteretsdom i Sagen Dampskibet »Haake«s Rederi, Firmaet Aug. Bollen, Hamburg, mod Fyens Andels- og Foderstofforretning, har vi nu modtaget Højesterets Præmisses, som er saalydende:

»Efter den indankede Doms Afsigelse har de i Dommen ommeldte Skøns mænd i en af dem afgiven Tillægs erklæring ansat den Skade paa Bomuldsfrøkagerne, som efter deres Formening skyldes den stedfundne Sammenladning med Fosfat og Tømmer, til ialt Kr. 4,121.03, og Appellantens Paastand for Højesteret gaar herefter ud paa Frifindelse mod Betaling af Kr. 5,378.97 med Renter, nemlig det tilbagebeholdte Beløb af Kr. 9,500 med Fradrag af de anførte Kr. 4,121.03.

For Højesteret er det uomtvistet, at den Skade, der er tilføjet de i Lastrum Nr. 1 indladede Frøkager udelukkende skyldes det indtrængte Søvand. Efter de foreliggende Oplysninger er der derhos Grund til at antage, at det samme i det væsentlige gælder med Hensyn til de Frøkager, som beroede i Lastrum Nr. 2 og 3, og forsaa vidt Skøns mændene i det ovennævnte halvandet Aar efter Besigtelsesforretningen afgivne Tillægs erklæring har udtalt en anden Opfattelse med Hensyn til den nærmere angivne Del af Skaden, kan der intet Hensyn tages hertil. Derimod er det uomtvisteligt, at der ikke er trængt Søvand ind i Lastrum Nr. 4, og da Skaden paa de i dette Lastrum indladede Frøkager efter Skøns mændenes Udlæelse skyldes den Omstændighed, at Frøkagerne uden tilstrækkelig Afsondring var anbragt ovenpaa Tømmeret og Fosfaten, medens der ikke fra Indstævntes Side er oplyst Omstændigheder, der berettiger til at tilsidesætte dette Skøn, vil denne Del af Skaden, der af Skøns mændene er ansat til Kr. 3,105.21 at være at tilsvare af Indstævnte.»

Som Følge heraf vil Apellanten have at betale til Indstævnte 9,500 Kr. med Fradrag af nævnte Kr. 3,105.21 eller Kr. 6,394.79 med Renter heraf.

Processens Omkostninger for begge Retter vil være at ophæve.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 34/1911, afsagt 22. September 1911. Svendborg Søassurance mod Chr. Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Falk«.

Den 20. September 1910 fandt der et Sammenstød Sted mellem den norske Damper »Falk« og 3/m. Skonnert »Cecilie« af Rudkjøbing, der ballastet var paa Rejse fra Odense til Göteborg, hvor den i Følge afsluttet Certe-parti, skulde indtage en Ladning Trælast til Poole. »Cecilie« sank som en Følge af Sammenstødet, og der er mellem de interesserede Parter Enighed om, at det ved Sammenstødet forvoldte Tab skal erstattes af »Falk«. Citanterne, Svendborg Søassurance, der repræsenterer »Cecilie«, har derfor ved nærværende Ret som vedtaget Værneting, anlagt denne Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte dømt til at udrede en Erstatning af ialt Kr. 28,050.82 med Renter heraf til Betaling sker.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden mod at betale et mindre Beløb, idet de har gjort forskellige Indvendinger mod de enkelte Poster i Citanternes Erstatningsfordring.

Det af Citanterne indtalle Erstatningskrav fordeler sig paa følgende Poster:

1. Værdien af selve Skibet »Cecilie« er opgjort til Kr. 19,237.50, idet Skibet i Foraaret 1908 til Assuranceforretning blev vurderet til Kr. 21,375, hvorfra Citanterne har draget 10 pCt.

- for Forringelse i den indtil Forliset forløbne Tid.
2. Udgifterne ved at gøre Skibet sejklart til dets sidste Rejse samt Værdien af Proviant, Skibsinventar (Kahyts- og Kabysinventar), Værktøj, Malerverer m. v., er opgjort til ialt Kr. 2,965.50.
 3. Som tabt Fortjeneste ved den Rejse fra Göteborg til Poole, som »Cecilie« ikke kom til at udføre, er opført Kr. 1.200.
 4. Værdien af Førerens og Mandskabets Tøj og Effekter, der gik tabt med Skibet, er opgjort til Kr. 3,244.88.
 5. Det danske Generalkonsulat i Hamburg har haft en Udgift af Kr. 378.81 til Mandskabets Beklædning og Hjemsendelse.
 6. Et Beløb paa Kr. 390.53 er Udgifter, som et Mæglerfirma i Flensborg har haft i Anledning af den angaaende Sammenstødet aflagte Søforklaring m. v.
 7. For Telegrammer og Telefon, Sagen vedrørende, er opført Kr. 52.70.
 8. Endelig er medregnet et Laan paa Kr. 580.84, som Føreren af »Cecilie« optog i Odense til Skibets Brug forinden dets Afsejling fra denne By, til Göteborg, saaledes at det skulde tilbagebetales af et Fragtforskuud, der vilde være at udbetale i Göteborg.

De Indstævnte har gjort gældende, at den fornævnte til Brug ved Skibets Assurance udfundne Vurdering er større end Skibets virkelige Værdi, og de har paastaet lagt til Grund den Værdi, Kr. 14,250, hvortil to af nærværende Ret udmeldte Mænd har ansat Skibet, saaledes som de, paa Grundlag af de Oplysninger, der senere kunde skaffes, mener, at det saa ud lige før Sammenstødet. De har dernæst for Skibsinventarets Vedkommende hævdet, at dette er indbefattet under Skibets Vurderingssum, og for saa vidt angaar de øvrige Poster med Undtagelse af Generalkonsulatets Fordring, som de anerkender, har de paastaet dem enten aldeles ikke lagne i Betragtning eller dog nedsat efter Rettens Skøn.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder skønnes det, at »Cecilie«, — der ses at være bygget af Eg i Aaret 1875, og som, efter hvad der maa antages, stod for Overgangen til en anden og ringere Klasse — med en passende Afskrivning, havde en Værdi af Kr. 17,600, den Gang det forliste. Med Hensyn til de øvrige i Erstatningsregnskabet opførte Poster bemærkes, at af de under Post 2 opførte Beløb, vil der — idet Udgifterne ved Skibets Klargøring ikke findes at kunne erstattes, og idet Værdien af Skibsinventaret og Værktøjet samt af forskellige andre specielt opregnede Løsørengsstande er medregnet i den ovennævnte paa selve Skibet satte Værdi — ikkun kunne medregnes: Kr. 81.50 for Ballast, Kr. 633.82 for Proviant, Kr. 139.70 for Malerverer, et konstant Beløb af Kr. 25.50, samt Kr. 580, der udgør Værdien af nogle med Skibet tabte, dets tidligere Fører tilhørende Genstande. Derhos findes de Indstævnte at maatte erstatte de Kr. 3,244.88 for Førerens og Mandskabets Ejendele, Posten Kr. 378.81 for Mandskabets Beklædning m. m., Posten Kr. 390.53 for Udgift til Søforklaring m. v., samt Posten Kr. 52.70 for Telegrammer og Telefon. Derimod mangler der Føje til at paalægge dem at godtgøre Citanterne det af disse under Post 3 indtalte Beløb for tabt Fortjeneste, og det under Post 8 indtalte, af »Cecilie«s Fører optagne Laan.

I Henhold til alt foranført vil de Indstævnte være at tilpligte at betale Citanterne ialt Kr. 23,127.44 tilligemed Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Gebyr for Stillads ved Kullosning i Kiel og Holtenau.

Ved Landsretten i Kiel blev der forrige Aar afsagt en Dom (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 14/1910), hvorved det blev fastslaaet, at Stilladspenge skulde betales af Rederiet, fordi de blev opkrævet af Havnemyndighederne i

Forbindelse med Havneafgiften. Dommen forekommer Foreningen at være urigtig. Ved Afgørelse af Spørgsmaal af denne Art kommer det ikke an paa, hvad Betalingen kaldes, eller paa hvilken Maade den opkræves, eller hvem der opkræver den. Det kommer, eller bør i al Fald komme an paa Realiteten, og ikke Formaliteten, og det reelle i Sagen er, at Stilladspenge er en Losningsudgift, saaledes at den i alle Tilfælde ikke kan falde paa Rederiet, naar der i Kontrakten er fastsat en bestemt Pris for Losningen. Er det derimod bestemt, at Losningen skal udføres af Modtagerne for den sædvanlige Pris, saa opstaar det gamle Stridsspørgsmaal, om hvad det er, der dækkes herved; men efter tidligere i Tyskland afsagte Præjudikater maa man vel gaa ud fra, at den rette Fortolkning dér i al Fald er den, at Rederiet kun skal betale den aftalte Pris for selve Losningen og dertil levere de i Certepartiet udtrykkelig nævnte Ting, men intet andet.

Schutzverein Deutscher Rheder har besluttet at bringe dette Spørgsmaal frem for Retten igen for at faa den tidligere Dom omstødt, hvilket man haaber at kunne opnaa paa den Maade, at man samler flere Fordringer med et og det samme Firma, saaledes at det samlede Fordringsbeløb naar op til Kr. 600, hvilket er den Sum, som er nødvendig for at indbringe Sagen for Landsretten i første Instans, hvorfra man da kan appellere til Overlandsretten. Foreningen har besvaret de mange Spørgsmaal, som har været den forelagt i denne Anledning derhen, at Rederne i Kraft af den nævnte Dom maatte finde sig i at betale disse Stilladspenge, skønt den ikke efter Kontrakten vilde anse dem forpligtet her til, Foreningen maa nu tilraade Rederne i al Fald kun at betale under Reservation af Regres mod Modtagerne, saaledes at det staar dem aabent, om Schutzverein Deutsche Rheder skulde vinde Sagen for Overlandsretten i Kiel, da at forlange, at Modtagerne betaler Rederiet, hvad disse har maattet udlægge for Stilladspenge i Kiel og Holtenau.

Maanedsbefragtning. — Spørgsmaalet om Betydningen af Udtrykket »safe ports«.

I alle Maanedscertepartier er der fastslaaet de Grænser, inden hvilke Befragteren kan sende Skibet, og selv om det ikke udtrykkelig er sagt, kan han dog kun sende Skibet til sikre Havne. Der opstaar imidlertid oftere Strid om, hvad der skal forstaas ved sikre Havne, idet Rederen naturlig nok formener, at Havne, for Fart paa hvilke Kaskoassurandørerne beregner ekstra Assurancepræmie, ikke kan regnes for sikre Havne, og heller ikke, at Befragteren er berettiget til at sende Skibet til Havne, hvori der er epidemiske Sygdomme, eller hvor Sundhedstilstanden er saadan, at man risikerer Vanskeligheder fra Mandskabet. Rederen mener ikke uden Grund, at naar »unsafe ports« er ekskluderet i Certepartiet, saa sigtes der derved ikke alene til saadanne Havne, hvortil det er forbundet med Risiko for Skibet at gaa, men ogsaa til saadanne Havne, hvor der kan blive Risiko for Tidstab og Udgifter paa Grund af Sygdom blandt Mandskabet. Befragterne derimod søger, hvad der kan være rimeligt fra deres Standpunkt, at begrænse Begrebet usikre Havne til det mindst mulige, og for at undgaa de stadige Stridigheder angaaende dette Spørgsmaal anbefaler det sig at faa vedtaget i Kontrakten, at Befragteren ikke kan sende Skibet til nogen Havn, hvor det ikke er forsikret, at Befragteren skal betale alle Ekstrapræmier, som Kaskoassurandørerne forlanger for Befaring af Steder, hvortil han beforder Skibet, samt at han ikke kan sende Skibet til Steder, hvortil Mandskabet kan nægte eller faktisk nægter at gaa, fordi der hersker epidemiske Sygdomme eller er et særlig usundt Klima.

Pas paa »Stowaways«. Drakoniske Lovbestemmelser.

Den amerikanske Imigrationslov af 1882 har en Paragraf, der lyder som følger:

»That every vessel, whose master shall knowingly violate any of the provisions of this Act, shall be deemed forfeited to the United States, and shall be liable to seizure and condemnation in any district of the United States into which such vessel may enter or in which she may be found.«

Denne Bestemmelse staar fremdeles ved Magt. Det er ikke Foreningen bekendt, at der har været noget Tilfælde, hvor den er bleven bragt til Anvendelse, og Bestemmelsen er jo ogsaa i sig selv saa urimelig, at den næppe nogensinde vil blive anvendt efter Bogstaven. Bestemmelsen staar imidlertid fremdeles ved Magt, og ingen kan garantere for, at den ikke en skønne Dag vil blive bragt til Anvendelse. Det er derfor af den største Vigtighed, at Skibsførerne udviser den mest yderliggaaende Forsigtighed med Hensyn til de amerikanske og kanadiske Immigrationslove. Der er Grund til at tro, at der ikke altid i saa Henseende udvises den fornødne Respekt for Lovene, og det er Foreningen bekendt, at de amerikanske Myndigheder har til Hensigt at sætte en Stopper herfor.

Foreningens Advokater i New York, som har hendedet vor Opmærksomhed paa den citerede Paragraf, tilføjer, at det ikke er sandsynligt, at nogen Domstol vilde fradømme Rederiet Skibet, naar Rederiet ikke havde noget Kendskab til Kaptajnens Afgivelse fra Loven, forudsat at Retten kan se nogen Udvej til at undgaa det, men samtidig er Lovens Ord saa tydelige, at det ikke er umuligt, at Dommeren vil finde, at han intet Valg har, selv om det er at rette Bager for Smed.

Betaling af Losning under Balcon Certepartiet.

Der forelægges stadig Foreningen Spørgsmaal om, for hvilket Kvantum Last Losningen skal betales under Balcon Certepartiet og andre Certepartier, som har en lignende Bestemmelse med Hensyn til det Kvantum, hvoraf Fragt skal betales. Det gøres gældende, at det er urimeligt, at Rederne skal betale for Losning af den fulde Konnossementsfragt, naar Modtagerne har valgt at betale Fragt efter Konnossementsfragten minus 2 pCt. Paa den anden Side gør Modtagerne gældende, at Bestemmelsen om Losning og Bestemmelsen om Fragten er to af hinanden ganske uafhængige Bestemmelser, og den Omstændighed, at de vælger at betale Fragt efter Konnossementsvægten minus 2 pCt. er ingenlunde noget Bevis for, at der kun er lossat det samme Kvantum. Foreningen har bestandig holdt paa, at det er en Urime- lighed, at Rederne skal transportere 2 pCt. af Konnossementsvægten gratis, men den synes, det er at gaa for vidt, naar Modtagerne ikke blot vil have, at Rederne skal fragte en Del af Lasten gratis, men endogsaa betale for at losse den. Ikke destomindre er dette Spørgsmaal afgjort mod Rederne f. Eks. ved franske Domstole, naar det har været Kutyme i Havnen, at betale Losningsprisen for det fulde Konnossementskvantum. En klar Bestemmelse i Certepartiet vilde forebygge disse evindelige Stridigheder, og Foreningen har henstillet til The Baltic and White Sea Conference, at man ved næste Revision af Balcon Certepartiet skal indsætte en Bestemmelse om, at der kun skal betales for Losning af Konnossementsvægten minus 2 pCt., naturligvis under Forudsætning af, at Rederne ikke kan slippe for at forære Modtagerne Fragt for 2 pCt. af Vægten.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentlige uden Svingninger i Raterne, ligesom der er tilstrækkelige Laster for den ledige Tonnage, som kun er lille. Sydbotten og Finskebugt staar for Tur at opgives for Sejskibe, men

den forløbne Uge har givet flere Befragtninger derfra. Rusland og Tyskland har nogle Havrelaster foruden flere Trælaster. Danmark har laget nogle Skibe for Korn, og der er Brug for flere. Syd- og Vestsverig samt Østnorge ligger ogsaa godt med flere Laster af Træ, Træmasse og Feldspath, medens der kun noteres enkelte Islaster til lavere Rater. For Returfragter Vest fra er der ogsaa i sidste Uge sluttet flere Sejlere for Kul, Clay og Oljekager, saa at Forholdene i denne Fart i det væsentlige er uforandrede i Fragtraterne, men der er noget færre Claylaster.

Med Hensyn til de mindre Skibe, fremkom Nordtyskland i Begyndelsen af forrige Uge med nogle Rugladninger, men disse blev dækket i Løbet af et Par Dage, saaledes sluttede fra Stralsund, Rostock og Lauterbach 4 M., fra Barlt 4½ M. Königsberg noterer endnu kun 5½ M., men vil antagelig snart gaa op i 6 M. Stettin er stadig mindre livlig, og det samme er nærmest Tilfældet med de øvrige tyske Pladser. Libau noterer for Oljekager 12 M. i Forbindelse med Nedlast, bl. a. Rug fra Königsberg og Neufahrwasser 4 à 4½ M. Sverig er uforandret med fastere Tendens for Stenlaster, og Norge noterer Feldspath baade til Stettin og Lübeck 5¼ M. Danmark har fra Provinserne nogle Hvede- og Byglaster nærmest til Kjøbenhavn, ligesom Sukkertrafikken er i fuld Gang, fra Saks-kjøbing 23 Øre, Bandholm 24 Øre, Assens 24 Øre ligeledes til Kjøbenhavn. Fra Kjøbenhavn er det flovere; der sluttedes Kokoskager til Aarhus 11½ Øre, Sojakager til Mas-nedsund 10 Øre, Hvede til Svendborg 11 Øre, Salt til Nakskov 13 Øre, Kokes til Stubbekjøbing 14 Øre.

Havarier og Forlis.

Stella Polaris, Fiskedampskib af Frederiksværk, kom den 13. ds. paa Grund ved Trelleborg; Skibet, der med Assistance af Bjergningsdamperen »Ajax« kom flot, har en Ladning af levende Aal.

Agia Paraskevi, Dpsk. af Syra, er den 13. ds. paa Rej- sen fra Novorossisk til Aarhus med en Ladning Korn og Oljekager, grundstødt paa Sletterhage. Skibet staar haardt, har Assistance af Svitzers. Er efter senere Meddelelse kommet flot, efter at en Del af Ladningen var lossat i Lægtene.

Prinsesse Alexandrine, Dampfærge, kom den 13. ds. paa sin Tur mellem Gjedser og Warnemünde i Kollision med Dampskibet »Haparanda« af Hamburg. Færgen fik en Del Skade paa Lonningen. »Haparanda«, der fik et Hul i Boven, maatte returnere til Kiel.

Hammershus, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 13. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Cardiff paa Grund ved Pewzance. Den kom flot med Assistance.

Rosenklippen, 3/m. Skonnert af Häfverö, er paa Rejsen fra Brahestad til Kjøbenhavn med en Ladning Træ, kommet paa Grund paa Sydostsiden af Amager. Skibet har Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 15./10. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Pi- ræus 14./10. — Algarve, Borries, afg. herfra 12./10. til Pe- tersborg. — Anglo Dane, Tommesen, afg. herfra 11./10. til Arendal. — A. N. Hansen, Sorensen, afg. Riga 14./10. til Dun- kerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 4./10. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 13./10. — Arno, Fischer, afg. herfra 12./10. til Barcelona. — Aurora, Gommesen, afg. Lissabon 11./10. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 10./10. — Beira, Lunge, ank. Taragona 13./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 9./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 6./10. — Christian IX, Mikkelsen, afg. Pillau 15./10. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Reval 14./10. til Petersborg. — Esbjerg, Strulve, ank. her 15./10. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 30./9. til Lon- don. — Garonne, Sorensen, ank. Lovisa 14./10. — Odessa,

ank. Hull 12./10. — Hellig Olav, Holst, ank. her 10./10. — Hengest, Munck, ank. her 16./10. — Hjelms, Henriksen, ank. her 13./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 10./10. hertil. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 13./10. for London. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 12./10. — Kentucky, Kylesbeck, pass. Kingsbridge 14./10. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 14./10. — Kursk, Wiencke, afg. Stettin 13./10. til Petersborg. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 11./10. for Bordeaux. — Louise Larsen, afg. London 14./10. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 2./10. til Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Gibraltar 11./10. hertil. — Morsø, Nellenmann, pass. Portland 14./10. hertil. — Moskø, Jønsen, pass. Holtenau 15./10. for Petersborg. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Malaga 10./10. hertil. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 15./10. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Rochelle 12./10. hertil. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 14./10. til Hull. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 7./10. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 14./10. for London. — Pregel, Iversen, ank. her 14./10. — Saga, Wiberg, pass. Ouessant 14./10. for Algier. — Saxo, Müller, afg. herfra 14./10. til Königsberg. — Seine, Damp, ank. Trångsund 11./10. — Texas, Clauson Kaas, pass. Lizard 12./10. for Filadelfia. — Thyra, Dam, ank. her 15./10. — Tiber, Bech, afg. Malaga 12./10. — Tyr, Thuning, ank. her 15./10. — United States, Gotsche, afg. Kristiansund 7./10. til New York. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 15./10. hertil. — Minsk, Harder, ank. Lissabon 15./10. fra Cadiz. — Tomsk, Kruse, pass. Holtenau 15./10. for Antwerpen. — Saratov, ank. Libau 13./10.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 8./10. — Amalienborg ank. Petersborg 7./10. — Anna Mærsk afg. Acton Grange 11./10. — Brattingsborg pass. Lödingen 11./10. — Børglum afg. Stettin 7./10. — Chassie Mærsk ank. Boness 5./10. — Dansborg afg. Newcastle 12./10. — Elsborg ank. Boua 10./10. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Petersborg 8./10. — Fredensborg afg. Newport Moon 7./10. — Frederiksborg pass. Hammer 12./10. — Guldborg afg. Pernau 12./10. — Gurra ank. Cardiff 10./10. — Hammershus afg. Antwerpen 11./10. — Harrildsborg ank. Huelva 30./9. — Hundborg ank. Pernau 11./10. — Høneborg afg. Middelfart 11./10. — Jelling ank. Helsingør 12./10. — Jømsborg ank. Uleåborg 10./10. — Jungshoved afg. Rio 6./10. — Jøgersborg ank. Brahestad 9./10. — Kallundborg afg. Kjøbenhavn 7./10. — Kjøbenhavn ank. Riga 12./10. — Klampenborg ank. Windau 30./9. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre ank. Pernau 10./10. — Lilleborg pass. Gibraltar 2./10. — Marselisborg ank. Archangel 30./9. — Næsborg pass. Trøse 11./10. — Peter Mærsk ank. Uleåborg 5./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg pass. Kjøbenhavn 10./10. — Silkeborg ank. Sunderland 12./10. — Skakkeborg afg. Kjøbenhavn 8./10. — Skanderborg ank. Haukipudas 8./10. — Skjoldborg ank. Newcastle 11./10. — Skodsborg afg. Kjøbenhavn 11./10. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 10./10. — Stegelborg pass. Lödingen 9./10. — Stjerneborg ank. West Hartlepool 3./10. — Søborg afg. Newport Mon 5./10. — Taarborg ank. Libau 8./10. — Tønborg pass. Kjøbenhavn 11./10. — Ulfborg ank. Teneriffa 5./10. — Uranienborg pass. Hook of Holland 11./10. — Visborg ank. Newcastle 8./10. — Vordingborg afg. Kjøbenhavn 11./10. — Ørkild ank. Kjøbenhavn 12./10.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, ank. Havre 14./10. for hjemg. — Samui afg. Port Said 9./10. for hjemg. — Pangan afg. Penang 14./10. for hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien ank. Leith 14./10. for hjemg. — Kina afg. Sabang 8./10. for hjemg. — Tranquebar pass. Shanghai 11./10. for hjemg. — Bandon afg. Antwerpen 13./10. for udg. — Chumpon ank. Colombo 14./10. for udg. — Arabien ank. Yokohama 15./10. for udg. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg. Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 7./10. for udg. — St. Croix afg. Rotterdam 13./10. for udg. — St. Jan afg. Paramaribo 4./10. for hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 14./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 13./10. til Petersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Dunkerque 6./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 13./10. til Windau. — Russ, Petersen, afg. Bordeaux 12./10. til Cardiff. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Methil 13./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 8./10. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 3./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tyne 8./10. til Restigouch. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Manchester 13./10. til Cardiff. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. New Mills 8./10. til Browhead f. O. — Nawa, Dahl, ank. Kronstadt 12./10.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, pass. Brunsbüttel 11./10. for Palmas. — Nordsøen, Gram, ank. Borgå 13./10. — Nexos, Basse, ank. Hull 13./10. — Ellen, Hansen, afg. Riga 11./10. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, afg. Cardiff 13./10. til Oxelösund. — Hebe, Gregersen, ank. Vinaroz 10./10. — Inger, Schiff, afg. Trångsund 10./10. til Barcelona. — Johanne, Thøgersen, ank. Barcelona 14./10. — Karla, K. Nielsen, ank. West Hartlepool 14./10. — Laura, Pedersen, pass. Brunsbüttel 9./10. for Bar-

celona. — Marie, Jessen, pass. Dover 14./10. for Barcelona. — Nora, Lauritsen, afg. Liverpool 11./10. til Glasgow. — Rigmoor, Larsen, ank. Stolpmünde 9./10. — Cito, Jepsen, ank. Hull 11./10. — Bodil, Uldall, ank. Koivusaari 11./10. — Nerma, Mikkelsen, ank. Tarragona 9./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Methil 10./10. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 14./10. — Sjælland, Svarrer, afg. Karrebæksminde 14./10. — Agnete, Dam, ank. Frederikshavn 13./10. — Hermia, Farup, afg. Blyth 13./10. — Alice, Jørgensen, afg. West Hartlepool 12./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Leith 13./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Königsberg 9./10. — Valborg, Hansen, afg. Libau 14./10. — Gunhild, Hansen, afg. Karrebæksminde 12./10.

Havet. Fyen, Matbiasen, ank. Granton 7./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Filadelfia 12./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. New York 11./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. North Shields 10./10. — Svend, Schmidt, afg. Kristiansund 13./10. — Urania, Clausen, ank. Grimsby 12./10.

Nordøen. Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 14./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Trångsund 13./10. — Holland, Poulsen, ank. Wismar 15./10. — England, Andersen, afg. Methil 13./10. — Rusland, Bennetsen, afg. Kronstadt 12./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16./10. — Frankrig, Friis, ank. Methil 11./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Rotterdam 13./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Amble 13./10. — Alf, Clausen, pass. Holtenau 12./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Sunderland 14./10. — Freja, Nielsen, afg. Kjøge 13./10. — Vera, Thing, ank. Libau 12./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Blyth 14./10. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 13./10. — Elna, Rathje, ank. Granton 9./10. — Therese, Pedersen, ank. Monaco 9./10. — Harriet, Larsen, ank. Arzew 14./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Kronstadt 12./10. — Simone, Møller, ank. Hernösand 14./10. — Jeanne, Olsen, ank. Sunderland 14./10. — Vera, Larsen, ank. Antwerpen 9./10. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 15./10. — Anine, Leth, afg. Petersborg 8./10. — Kamma, Løffer, afg. Sfax 14./10.

Æro. Energi, Jensen, ank. Örnsköldsvik 12./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Lübeck 10./10. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Methil 13./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Burntisland 13./10. — London, Bom, ank. Methil 11./10. — Paris, Tholander, ank. Kiel 13./10. — Bryssel, Kaas, ank. Methil 11./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./10. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Grimsby 14./10. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 8./10.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Norrköping 13./10. til Gefle. — Nelly, Clausen, ank. Ostende 9./10. — Fanny, Eriksen, ank. Hernösand 11./10. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 14./10. for Bilbao. — Alexy, Lorentzen, afg. Gijon 5./10. til Saffi. — Dagny, Sørensen, pass. Gibraltar 10./10. for Eshjerg. — Mary, Bang, ank. Ghent 12./10.

Sejlskibe.

Æro. Lorenz er den 9./10. prajet 15 Mil Ø. for Southend p. R. t. Malmö. — Eos, Christensen, ank. Bogense 11./10. — Magnus Bay, Østermann, ank. Danzig 11./10. — Hans, Knudsen, ank. Seaham 11./10. — Danmark, Nielsen, ank. Paimpool 12./10. — Nauta, Stærke, ank. Fogo 11./10. — Freden, Christensen, ank. Falkenberg 12./10. — M. Hay, Petersen, ank. Lohals 12./10. — Hamlet, Rasmussen, er afg. Figuejea de Fos til Setubal. — Kvik, Hermansen, ank. Nordby (Samsø) 12./10. — Mary, Andersen, ank. London 12./10. — Signe, Hansen, ank. Pillau 13./10. — Arken, Christensen, ank. Aalborg 13./10. — Argus, Jensen, ank. Rønneby 13./10. — Skirner pass. Dungeness 10./10. vestg. — Elise, Nielsen, pass. Dungeness 10./10. østg. — Dannebrog er 29./9. prajet paa 37° N. Br. 37° V. Lgd. p. R. t. Falmouth. — Hydra, Christensen, ank. Nysted 13./10. — Arken, Andersen, ank. Pillau 13./10. — Kiana, Christensen, ank. Kotka 13./10. — I. A. Kromann er afg. Göteborg til Porto Forres (Sardinien).

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1911. — Højesteretsdom. — Sø- og Handelsretsd. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmærkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsfeiretninger.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning; (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbling M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftfl.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Tlf.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttillageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Udlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 81.

Kjøbenhavn, Fredag den 20. Oktober 1911.

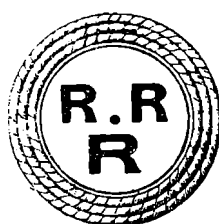
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve Telefon 6601
til
Bunkers og Lastrum
• • Leverandør til Statsbanerne • •

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure Telefon-Nr. 42

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: Skibsklosetter

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade. Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

„IDEAL“ MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. XAVIA

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

NORDENS COMPOSITIONER
CHRISTIANIA

Anticorrosive — Antifouling. Bedste & billigste Bundfarve.
Eneforhandling for Danmark: J. E. Ohlensgade 19. Telf. Øbro 1030.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886,

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1876
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. H. Segelcke A/S., Hjørring.

Den bedste!

**„GAMMEL
DANSK SNAPS“**
fra Segelcke, Hjørring.
en gros Stormgade 12, Telf. 5670.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1911.

Skibsfarten paa Rotterdam i 1910. Skibsfarten, der er en af Hovedpillerne for Rotterdams Velstand, har i Fjor atter en betydelig Fremgang at opvise, nemlig en Forøgelse af 857 indkommende Skibe med 1,074,657 Netto Reg.-Tons; Flodfarten er tillaget i Forhold dertil. I Henseende til den Rotterdam anløbende Tonnage indtager nævnte By — med c. 75 pCt. af hele Landets Skibsfart — nu Pladsen som den næststørste Havn paa Fastlandet og den fjerde største i Verden, og den har alle Muligheder for snarest at kunne erhverve sig en endnu mere fremskudt Stilling. Medens usædvanlig store Transporter af Kul til og fra Tyskland var Hovedårsagen til den betydelige Skibsfart i 1907 i Sammenligning med 1906, har de senere Aars forøgede Skibsfart været uberørt af Tilfældigheder, og Fremgangen maa betegnes som en normal Udvikling af de Forretninger, for hvilke Byen mere og mere bliver Centralpunktet.

Der ankom i 1910 til Rotterdam — Flodtrafikken fra regnet — ialt 9,630 Skibe med 10,876,507 Netto Reg.-Tons imod 8,773 Skibe med 9,801,850 Netto Reg.-Tons i 1909. 262 Skibe indklareredes imidlertid i andre nederlandske Havne.

Den officielle Indklaringsliste udviser (Tonnagen angivet i Kubikmeter) for de tre sidste Aar følgende Tal:

	1910		1909		1908	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Dampskibe:						
ialt . . .	9,221	49,694,654	8,452	44,887,543	8,103	41,596,016
deraf danske:	331	1,669,659	287	1,454,521	243	1,335,844
Sejlskibe:						
ialt . . .	147	303,465	108	205,635	145	311,602
deraf danske:	7	3,850	5	5,619	17	7,518

Havneanlægene, der har tjent som Forbillede for flere Handelsbyer saavel i Evropa som i andre Verdensdele, udvides stadig, i hvilket Øjemed man forlængst har sikret sig store Grundstykker som Reserve. Et af disse Arealer, stort 310 Hektarer, der er beliggende ved den vestlige Del af Byens sydlige Flodside, toges for et Par Aar siden delvis i Brug til den ny »Waalhaven«: foreløbig er 48 Hektarer, med Plads for tretten Skibe, blevet uddybet, og man vil antagelig i den nærmeste Tid lade udgrave yderligere 100 Hektarer.

For at give Byens Havnebestyrelse Lejlighed til at øve Kontrol med Flodmundingen, plejes der for Tiden Underhandlinger, der uden Tvivl vil ført til, at Byen Rotterdam i den nærmeste Fremtid overtager et Areal paa c. 3,000 Hektarer, med en Flodfront af 9,400 Meter.

Foranlediget af den stadige Stigning i Korntilførslerne har »Graan-Elevator-Maatschappij«, der i Fjor arbejdede med tolv Elevatorer hver med en Lossevne af 180 à 200 Tons i Timen, bestilt yderligere to Maskiner af samme Kapacitet. Desuden besidder andre Firmaer tilsammen 14 Elevatorer med en Kapacitet af 60 à 120 Tons i Timen.

Da det jævnlig forekommer, at Kornladninger af forskellige Grunde maa oplægges her, oprettedes der i Fjor et Aktieselskab med en Kapital af 1½ Mill. Gylden, »Graansilo Maatschappij«, der har opført bekvemt beliggende Silopakhuse med egne Elevatorer og indrettet efter alle Nutidens Fordringer. Selskabet, der i disse Dage træder i Virksomhed, har foreløbig Lagerplads til 20,000 Tons Korn. Dets to Elevatorer har en Kapacitet af 160 Tons i Timen.

Rotterdams Indbyggerantal udgjorde i Fjor 426,854 Personer. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Udførsel af Redningsbaade og Redningsmateriel til Brasilien. I Anledning af, at det brasilianske Redningsvæsen lader meget tilbage at øn-

ske, idet der hverken fra det Offentliges eller fra Privates Side hidtil er foretaget synderligt i denne Retning, paa-tænker den brasilianske Regering i Følge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Rio de Janeiro for Tiden at forsyne de vigtigste Havne og de Punkter paa Kysten, der betragtes som særlig farlige, med Redningsredskaber. Man vil i Løbet af en nærmere Fremtid skride til Forsøg med saadanne, og der aabner sig da en Lejlighed for de deri interesserede Kredse af Erhvervslivet her til at vinde Indpas paa Brasiliens Marked. Paa Grund af Manglen paa brugbare Redskaber bliver det Materiel, der vil findes Anvendelse for, betydeligt. Konsulatet er villigt til at modtage og viderebefordre eventuelle Tilbud paa Levering af saadant Materiel. Der synes navnlig at være Brug for mindre Ro- og Motorbaade, Dampfartøjer og overhovedet Redningsredskaber af de nyeste Typer. Saadanne Tilbud bør være affattet paa Fransk, Tysk, Engelsk, Portugisisk eller Spansk og maa ledsages af Planer, Tegninger, Fotografier, detailleret Beskrivelse samt fuldstændigt Overslag, Priser og øvrige Konditioner, idet alle disse Oplysninger fordres, for at Tilbudene kan komme i Betragtning.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Eksport af Motorer, Fiskerbaade og Fiskeriredskaber til Brasilien. I Anledning af, at den ved Brasiliens Kyster eksisterende Fiskerigdom hidtil kun i yderst ringe Grad har været udnyttet, er den brasilianske Regerings Opmærksomhed i Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Rio de Janeiro for Øjeblikket rettet paa denne Sag, og Brasiliens lovgivende Forsamling har allerede modtaget Henvendelser baade fra inden- og udenlandsk Side, idet de paagældende mod visse Told- og andre Begunstigelser tilbyder at organisere en mere intensiv Fiskeridrift enten for hele Republikken eller for enkelte Staters Vedkommende. Ihvorvel Regeringen endnu ikke har taget endeligt Standpunkt til Spørgsmaalet, synes det dog at tyde paa, at man fra Statens Side i en nærmere Fremtid vil skride til Foranstaltninger paa det heromhandlede Omraade, hvorfor Øjeblikket efter Konsulatets Formening vilde være gunstigt til til de paagældende Myndigheder at indgive Tilbud paa Fiskeriredskaber og lign. Danske Værfter og særlig saadanne, der specielt beskæftiger sig med Bygning af Fiskerfartøjer, samt Fabriker for Fiskebaadmotorer, Fiskeket og lignende, kunde herved vinde Indpas paa det brasilianske Marked, hvorved Afsluttelsen af større Forretninger senere vilde muliggøres. Det nævnte Konsulat er villigt til at modtage og viderebefordre eventuelle Tilbud paa Levering af Fiskerfartøjer med Tilbehør (at levere paa Reden i Rio) og paa Fiskeriredskaber. Saadanne Tilbud bør være affattet paa Fransk, Tysk, Engelsk, Portugisisk eller Spansk og maa ledsages af Planer, Tegninger, Fotografier, detailleret Beskrivelse samt fuldstændigt Overslag, Priser og øvrige Konditioner, idet alle disse Oplysninger fordres, for at Tilbudene kan komme i Betragtning.

Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Kæntret Dampner. En engelsk Kystdamper. »Eastern Counties« af Yarmouth, er i Følge »Shipp. Gaz.« om Morgenen den 12. ds. pludselig kæntret i fuldstændig stille Vejr, 1½ Sm. SØ. ½ S. fra Bull Fyrskib. Fire Mennesker druknede ved denne Lejlighed, medens ni blev reddet af en anden Damper. »Eastern Counties« var paa Rejse fra Yarmouth til Hull og havde en Besætning af elleve Mand, samt fire Passagerer om Bord. En af Passagererne blev reddet paa en mærkelig Maade. Han laa i sin Køje, da Skibet krængede over, men foer ud af sin Kahyt og entrede op ad det stærkt skraanende Dæk, og eftersom Skibet krængede mere og mere over, klatrede han op ad Skibssiden, til han tilsidst sad over Skrævs paa Kølen. Det lykkedes seks andre at naa op ved Siden af ham. Første Maskinmester ofrede sit Liv ved at over-

lade en Matros en flydende Fiskekasse, som han klyngede sig til.

Hvad der har bragt Damperen til at kæntre, er endnu ikke tilstrækkelig oplyst. I et foreløbig afholdt Søforhør fremsatte Dommeren imidlertid den Anskuelse, at det var klart, at Kæntringen enten maatte skyldes Overlastning eller Forskydning af Ladningen. Dampereens Kaptajn var endnu for medtaget til at kunne give Møde i Retten, hvor Stuveren heller ikke endnu var kommet til Stede, men en af de reddede Sømænd oplyste, at Damperen ikke havde været fuldlastet og havde sit Lastemærke et godt Stykke over Vandet. Lasten bestod af nedsaltede og tørrede Sild i Rummet, og Tønder med Sild paa Dækket. Efter at Damperen havde forladt Yarmouth, fik den en svær Slagside til Bagbord, og da den ikke rettede sig selv op igen, blev en Del af Dækslasten flyttet over til Styrbords Side. Skibet undlod dog fremdeles at rejse sig, hvorfor Kaptajnen nu gav Ordre til at fylde Styrbords Redningsbaad med Vand. Da denne var halv fuld, kom Skibet paa ret Køl. Da man nærmede sig Spurn og forandrede Kursen, fik Skibet imidlertid paany en svær Slagside, denne Gang til Styrbord. Kaptajnen lagde nu Roret haardt i Borde, skiftevis til begge Sider, men Skibet lystrede ikke og kæntrede gradvis rundt. Var Ulykken sket om Natten, vilde alle Mand være omkommen, da de kom i Vandet i Løbet af to Minutter. »Eastern Counties« var en skonnertrigget Staaldamper paa 458 Brutto Reg.-Tons; den var bygget i Belfast i 1890.

Automatisk Frembringelse af Taagesignaler paa Dampskibe. Det meddeles os, at et Apparat til automatisk Frembringelse af Taagesignaler er opfundet af en Maskinmester S. A. Pedersen i Kristiania. Apparatet, af hvilket vi er blevet forelagt Tegninger, er patenteret i flere Lande, deriblandt ogsaa i Danmark. Det siges at være anbragt i flere norske Dampere, at det er meget let at benytte og anbefales af de Skibsførere, som har faaet det anbragt. Apparatet, der anbringes i Maskinrummet, drives af Maskinen fra Balancen i Lighed med et almindeligt mekanisk Smøreapparat og er forbundet med Dampfløjtes Snor ved Hjælp af en tynd Staaltraad, Kobbertraad eller lignende. Det er konstrueret saaledes, at det under Taage kan udføre et Træk i Fløjtesnoren f. Eks. hvert Minut, med ét Stød i Fløjten af c. fem Sekunders Varighed og lader sig i et Øjeblik regulere efter Maskinens Gang for fuld, halv eller langsom Fart. Hvis denne Regulering ikke udføres, vil det kun have til Følge, at Mellemmummene mellem Stødene i Fløjten forandres med nogle Sekunder. Hvis Fløjten skal benyttes uden for de under Fart reglementerede Taagesignaler, f. Eks. til at tilkendegive et mødende Dampskib Forandring af Kurs, saa trækker den vagthavende Officer kun i Fløjtesnoren, hvorved Fløjten fungerer paa almindelig Maade. Ved at der trækkes i Snoren, sættes Apparatet øjeblikkelig ud af Funktion, men kan lige saa hurtigt sættes i Virksomhed igen fra Broen.

Fordelen ved Apparatet siges bl. a. at være, at der ved at benytte Kraft fra Dampmaskinen opnaas et absolut automatisk og regelmæssigt Fløjtesignal i Taage, at den vagthavende Officer derfor kan ofre hele sin Opmærksomhed paa Navigeringen, at Skibet i Tilfælde af Kollision vil kunne modbevise enhver Paastand om, at Fløjten ikke har været regelmæssig brugt, og at Apparatet er forbundet med Fløjtesnoren fra Broen ved et Udløsningsstykke, der er konstrueret saaledes, at et eventuelt Kommandosignal sætter Apparatet ud af Funktion. Apparatet er da ude af Virksomhed, indtil Forbindelsen igen etableres. Dette foregaar yderst simpelt og let ved at hage en Ring til en Krog paa Udløsningsstykket.

Øens Sakhalins Mineralrigdom. Den nordlige eller russiske Del af Øen Sakhalin har en Størrelse af c. 15,000 engelske Kvadratmil. Geologiske Undersøgelser i Aarene 1908—1910 har ført til Opdagelsen

af Kullejer, som beregnes til 160 Millioner Tons. Paa sine Steder har man fundet Kullag med indtil 21 Fods Tykkelse. Hidtil er der kun blevet brudt c. en Million Tons Kul, da en mere udstrakt Produktion hindres ved Manglen af Transportmidler, Havne og Arbejdskraft. En Del Kul sendes til Vladivostok. Petroleum blev opdaget paa Sakhalin for 25 Aar siden uden dog at blive Genstand for Udnyttelse, og uden at Kildernes Udstrækning blev nærmere undersøgt. Selv Guld er blevet fundet, og man har efter de geologiske Formationer god Grund til at formode, at der ogsaa findes Bly, Tin og Jern.

(»Svensk Export«.)

En Udvidelse af det britiske Kabelnet. Den engelske Regering har planlagt en omfangsrig Udvidelse af det britiske Kabelnet. Omkostningerne herved vil, i Følge »Berliner Tageblatt«, beløbe sig til 200 Millioner Mark. Der bliver lagt særdeles Vægt paa Fremstillingen af et Kabel til Kanada, der i Forbindelse med den kanadiske Landlinie og det bestaaende britiske Stillehavskabel, som udgaar fra Vancouver, skal danne en bedre Forbindelse mellem Australien, New Zealand og Moderlandet. Et direkte Kabel fra Gibraltar til Bathurst skal endvidere fuldstændiggøre det britiske Kabelnet til Sydafrika.

Sejlskibet »Quevilly«, som tilhører et Rederi i Rouen, har lige fuldført en Rejse fra Havre til New York, hvortil der knytter sig den særlige Interesse, at Skibet har Hjælpemaskineri om Bord, bestaaende af to Dieselmaskiner paa 350 HK. til Fremdrift i Stille og Modvind. Rejsen tog 38 Dage paa Grund af Modvind, men Resultatet af Motorernes Arbejde var udmærket i de 650 Timer, de var i Arbejde. En anden Fordel var det, at Skibet kunde gaa ind i New Yorks Havn for egen Kraft. Utvivlsomt vil Fartøjer af denne Konstruktion være i Stand til med Held at optage Konkurrencen med Dampskibene.

Motorerne var bygget hos Aug. Nordmand i Havre efter Totakts Nürnberg Typen.

(Tidsskrift for Maskinvæsen.)

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 16. Oktober. (Ritz. Bur.) Der afholdtes den 15. ds. paa Kristiania Børs Repræsentantskabsmøde i den norske Amerikalinie under Ledelse af Repræsentantskabets Formand, Statsminister Gunnar Knudsen. Der blev enstemmigt vedtaget følgende Beslutning: »Direktionen bemyndiges til 1) at afslutte Kontrakt om Bygning af et Skib i alt væsentligt overensstemmende med den Plan og Specifikation, som har været lagt til Grund for de indhentede Tilbud; 2) at anskaffe endvidere et andet Skib, idet det overlades Direktionen at tage Bestemmelse om Tidspunktet herfor.« Selskabets administrerende Direktør rejser en af de nærmeste Dage til England for at afslutte Kontrakt om Bygning af et Skib.

Den transatlantiske Dampskibsfart. Bremen, 18. Oktober. (Ritz. Bur.) Der har i de sidste Dage i Paris fundet Forhandlinger Sted mellem de Dampskibsselskaber, der er interesseret i den transatlantiske Dampskibsfart. Disse Forhandlinger er nu afsluttet med det Resultat, at de bestaaende Overenskomster fornys paa fem Aar.

Tilkendt Bjergeløn. Frederikshavn, 18. Oktober. (Ritz. Bur.) Ved Søretten her er Føreren af »D. F. D. S.«s Damper »Knuthenborg«, Kaptajn Christensen, dømt til at betale Kaptajn Meyer paa Trawleren »Sonne« af Geestemünde, 23,000 Kr. i Bjergeløn. »Sonne« slæbte den 16. Marts d. A. »Knuthenborg«, da den Nordvest for Hanstholm havde mistet Skruen, til Frederikshavn.

Mulig yderligere Slukning af Fyr paa de italienske Kyster. »London Gazette« af 13. ds. indeholder en Notits om, at den italienske Regering har meddelt, at Fyr og Lysbøjer paa Italiens Kyster og de italienske Fyr i det røde Hav, kan blive slukket til en hvilken som helst Tid uden Varsel, saa længe Krigen varer.

Paa given Foranledning henleder vi paany Opmærksomheden paa, at Indlæg, der ønskes optaget i *Dansk Søfartstidende*, maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen, uanset om vedkommende Artikel ønskes optaget anonymt. Redaktionen kan ikke paatage sig noget Ansvar for Manuskripter, der ikke finder Anvendelse i Bladet, og Tilbagesendelse af saadanne vil kun finde Sted, for saa vidt Indsenderen tager Forbehold derom ved Indsendelsen, samt vedlægger fornøden Svarporto.

De neutrale Flag i indeværende Krig.

»Weser-Zeitung« har for nylig bragt to Afhandlinger om Søkrigsret og Søforsikring, som ikke vil være uden Interesse for nærværende Tid, og hvoraf vi bl. a. giver følgende:

Efter at det er blevet bragt i Erindring, at, og hvorfor, Londoner Deklarationen saa vel som Haager Overenskomsten om Oprettelsen af en international Overpriseret ikke er blevet ratificeret, siges der, at som gældende Ret bestaar der kun Pariser Deklarationen af 1856, der har vist sig ganske utilstrækkelig, de ratificerede Beslutninger af den anden Haager Fredskonference, nogle ligeledes ratificerede, men ganske ubetydelige Beslutninger af den første Fredskonference og endelig den myldrende Mængde af Præcedens-Tilfælde, som er omfattende, mangeartede, tvetydige og ikke sikkert bindende for nogen. Kaperretten, der ganske vist ikke maa benyttes af private, men kun af virkelige Krigsskibe, staar fuldt ved Magt for de Krigsførende, men vedkommer ikke de Neutrale. Fredelige Handelskibe kan opbringes. Neutralt Gods bevares dog for Ejeren selv under fjendtligt Handelsflag, naar det ikke er Krigs-Kontrabande. Men hvad er Krigs-Kontrabande? Dette er ikke fastsat. Enhver krigsførende Magt kan selv opstille en Liste over, hvad han anser derfor, og det desværre temmelig vilkaarligt. Vaaben og Krigsmateriel er dog i alle Tilfælde Krigs-Kontrabande.

For neutrale Handelskibe er der hovedsagelig tre Ting at lægge Mærke til: De maa ikke bryde en Blokade, ikke sejle med Kontrabande og ikke bringe Fjenden nogen Hjælp. Gør de alligevel dette, kan de Krigsførende opbringe dem, uden at deres egen Stat kan hjælpe dem. I og for sig er Levering af Kontrabande til en krigsførende Magt som bekendt ikke forbudt.

Med Hensyn til Søforsikring kan bemærkes, at Forsikreren dækker alle Farer, som Skib eller Ladning er udsat for, saa længe Forsikringen vedvarer, for saa vidt der ikke ved de efterfølgende Forskrifter eller ved Overenskomsten er bestemt andet. Forsikreren bærer i Særdeleshed: 1) Faren ved Naturhændelser og ellers andre Søulykker, selv om disse er forskyldt ved en Tredje, ligesom Indtrængen af Søvand, Stranding, Skibbrud, Synken, Ild, Eksplosion, Lynild, Jordskælv, Beskadigelse af Is o. s. v.; 2) Krigsfarer og Anordninger af Regeringsmagten; 3) Faren ved Arrest, som sker efter Andragende af en Tredje, naar den Forsikrede ikke selv har Skyld; 4) Faren ved Tyveri, saa vel som Faren ved Sørøveri, Plyndring og lignende Voldsgerninger; 5) Faren ved Bodmeri i det forsikrede Gods til Fortsættelse af Rejsen eller Disposition over Godset ved Salg eller ved Anvendelse i lignende Øje-

med; 6) Faren ved Uredelighed eller Forbrydelse af en Person af Skibsbesætningen, for saa vidt som der derved opstaar Skade for den forsikrede Genstand; 7) Faren ved Skibssammenstød, og dette uden Forskel hvad enten den Forsikrede lider middelbar eller umiddelbar Skade ved Sammenstødet, saaledes at han enten lider en Skade eller skal erstatte en Tredje den lidte Skade.

I Virkeligheden er dog ingen forsikret alene paa dette Grundlag, thi i alle Policer staar den betydningsfulde Klausul: »Kun for Søfare«, og derved er den lovlige Forpligtelse for Krigsfare ved Privatoverenskomst atter udelukket. Kun naar der foreligger en særlig Forsikringsoverenskomst angaaende Krigsfare, kan dette paany ændres. Saadanne særlige Krigsforsikringer plejer i Bremen og Hamburg at blive afsluttet under følgende »Krigsklausul«: Denne Police dækker (ogsaa) de ved Klausulen »Kun for Søfare« udelukkede Farer, dog med følgende Indskrænkninger, der gælder saavel for Sørejser som for de Rejser, der gaar forud eller følger efter paa Floder, Indvande, til Lands eller under Oplægning.

Forsikreren hæfter ikke: 1) for Omkostninger, som opstaar ved frivillige Ophold paa Grund af Krigsfare; 2) for Omkostninger, som opstaar ved Ophold paa Grund af Blokade af Opholdshavnen, Afvisning fra en blokeret Havn, Losning, Oplægning og Viderebefordring af Gods paa Grund af Krigsfare; 3) for Told og Kontributioner, som bliver paalagt de forsikrede Genstande, saa vel som for Omkostninger, der opstaar deraf.

Fordærvelse og Svind af Gods paa Grund af Ophold, som er foranlediget ved Krigsfare, falder heller ikke Forsikreren til Last. Dersom den forsikrede Genstand bliver truet, ved at den er blevet opbragt af en krigsførende Magt og ikke bliver frigivet indenfor en Frist af to Maaneder, er den Forsikrede berettiget til at forlange Betaling af Forsikringssummens fulde Beløb imod at afstaa den ham tilkommende Ret med Hensyn til de forsikrede Genstande. Fristen bliver regnet fra den Dag, da den fri Raadighed over de forsikrede Genstande er blevet den Forsikrede berøvet.

Særligt Tillæg for løbende eller aabne Policer:

Er Gods af al Slags forsikret uden særlig Opgivende af Arten, saa skal de Genstande, som bliver behandlet som Kontrabande af de krigsførende Magter, kun være medindbefattet imod en særlig Overenskomst. Begge Parter har Ret til med to Maaneders Varsel at opsigte den oven for nævnte Overenskomst, der indbefatter Krigsfare for alle ikke deklarerede Afskibninger.

I Tilslutning hertil bør den af den italienske Regering udsendte Erklæring om Blokade af Tripolis og Benghasi anføres. Den erklærer, at fra den 29. September d. A. er den mellem 11° 32' og 27° 54' Ø. Lgd. fra Greenwich liggende Kyststrækning af Tripolitaniens og Cyrenaika, i hele sin Udstrækning fra den tunesiske til den ægyptiske Grænse med dens Havne, Flodhavne, Rede, Bugter o. s. v. virksomt blokeret af Kongeriget Søstridskræfter. Venskabelige og neutrale Skibe faar til at gaa ud af Blokadegebetet en løbende Frist fra Dagen for Blokadens Begyndelse, som bliver fastsat af den kommanderende Admiral over Kongen af Italiens Søstridskræfter. Imod ethvert Skib, som søger at bryde Blokaden, vil der blive handlet i Overensstemmelse med Folkerettens Regler og de med de neutrale Magter bestaaende Traktater.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der ikke i nogen Retning indtraadt særlig nævneværdige Forandringer. Der sluttedes en Masse Tonnage til Middelhavet med Kul til udmærkede Rater, og Befragterne synes nu at puste lidt i Haab om at faa billigere Baade, men Rederne synes

gennemgaaende ikke tilbøjelige til at fire. Dette gælder ogsaa med Hensyn til Fragterne til Østersøen, som stadig holder sig paa et godt Niveau. Retur fra Østersøen betalles der sine Fragter til England for Baade, som kunde naa Terminen for fuld Dækslast; men der er vistnok en Del Ladninger tilbage endnu, som Befragterne nu maa betale endnu mere for paa Grund af den indskrænkede Dækslast. Ogsaa til Kontinentet maa Fragterne gennemgaaende siges at være gode. Det skorter noget paa Korn, og der menes ikke at ville blive nogen betydelig Kornudførsel fra Rusland i Vinter. Sortehavet etc. tenderer fastere, og det østlige Middelhav ligeledes, nærmest som Følge af Krigen. De oversøiske Markeder ser nærmest ud til at forsyne sig fra Haanden og i Munden, da Rederne ikke vil give Køb. For nordamerikansk Regning var der godt Begær for Baade paa Timecharter, saavel for korte som for lange Perioder. Vi henviser iøvrigt til nedensaaende Afslutninger.

Østen. Sukker i Sække fra Java til Marseille/U. K./Kontinentet sluttedes til 28/9 (én), 29/9 (to Havne), pr. 1.—20. November. Saigon/Hamburg 30/ Rismel pr. November. Ertis Bombay/Garston 20/, Kalkutta/U. K., Antwerpen, Boulogne eller Hamburg 25/ d. w. Basis, 9 d. ekstra to Havne. »nett terms«, pr. 20. Oktober—10. November. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til Antwerpen 17/ pr. 10.—25. November, til Liverpool og/eller Manchester 16/9 (én), 17/3 (begge Havne), pr. 30. Oktober—15. November.

Sortehavet etc. Store Baade sluttedes paa d. w. Basis fra Nikolajeff eller Odessa til London eller Rotterdam 9/9 à 10/, Weseren 10/3, Hamburg 10/6. Sulina/Rotterdam 9/6, Antwerpen 9/9, Hamburg 10/, almindelig Skala, Option d. w. Basis 3 d. mere. Azow betalte 12/ N. C. eller »any«, 12/6 Hamburg. Donau/London, Havre, Antwerpen, Rotterdam, Leith eller Glasgow 11/ d. w. Basis. Alt pr. Oktober.

Middelhavet etc. Smyrna/London 11/, garantet Halvdelen Korn, Sea of Marmora (tre eller fire Pladser) Antwerpen eller Rotterdam 11/, Fosfat Sfax/Kings Lynn 12/, Tunis/Landskrona 11/, Bougie/Kings Lynn 9/3. Espartogræs Oran/Bristol 17/, Ertis Huelva/New York 9/6, Bilbao/Cardiff 4/6, Glasgow 5/3. Alt pr. Oktober—November.

Nordamerika. Pugwash/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 45/. Kul Norfolk/La Plata 18/. Petroleum New York/River Plate 20½ C., Tsingtau og Chefoo 25 C. Tommer Golfen/Rotterdam 82/6. Option Amsterdam eller Hamburg 83/9, Buenos Aires 120/, River Plate 120/, Wilmington/Liverpool eller Bremen 29/3 à 30/. Sapele/U. K., Kontinentet 82/6 (én), 85/ (to Havne).

Sydamerika. Colastine/U. K., Kontinentet 15/ O. C. pr. 15. Januar, San Lorenzo/U. K., Kontinentet 14/6 O. C. pr. 1.—31. Marts, Bahia Blanca/U. K., Kontinentet 14/4½ O. C. pr. 1. Februar.

Østersøen. Blandt Befragtingerne kan nævnes: Petersborg/London eller Rotterdam 1/6 Hvedebasis, Petersborg og Kronstadt/London 33/ D. B., West Hartlepool 32/6 D. B. B., Petersborg/Terneuzen Frcs. 38 Pulpwood, Antwerpen Frcs. 42 D. B. 1/3 Boards. Riga/Hull 28/6 D. B. og ¼ Boards. Windau/Calais Frcs. 39 D. B., Sarpsborg Rmk. 28 Pulpwood. Libau/Rostock Rmk. 18 pr. 2,000 Kilo Oljekager. Haparanda (to Pladser)/Nantes Frcs. 60, Stugsund og Torsvik/Aleksandria Frcs. 69. Sundsvall (én eller to Pladser)/Delfzyl Hfl. 19 D. B. B. Söderhamn/Dieppe Frcs. 38½ D. B. og ¼ Boards. Gefle/London 30/ Floorings, Lysekil/Buenos Aires 20/. Sten. Alt pr. Oktober Afskibning.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Petersborg 5/4½ (1,800), Kronstadt 5/4½ (3,000), Gefle 5/9 (2,400), Stockholm 5/4½ (2,650), Antwerpen 5/1½ (1,600), Barcelona 8/6 (4,200), Tunis 10/ (2,000), Las Palmas 8/9 (4,000), Boness/Kiel 6/4½ (2,250), Wear/Fairwater 5/6 (1,300), Sunderland/Swinemünde 5/ (1,600). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan næv-

nes Reval 7/3 (2,300), Stockholm 6/6 (2,300), Dieppe 6/ (2,000), Cadiz 9/3 (1,800), Barcelona 8/9 (3,200), Marseille Frcs. 10 (3,600), Genua 8/9 (4,000), Port Said 8/ (4,500), Aden 10/3 (3,700—4,000), Las Palmas 9/, Rio de Janeiro 17/ (3,800—4,000), River Plate 18/6 (6,000).

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 13 amerikanske, 9 britiske, 5 franske, 1 tysk, 2 græske, 3 italienske, 4 norske, 2 russiske, 4 svenske; ialt 43. Dampskibe: 2 amerikanske, 14 britiske, 1 chilensk, 3 danske, 2 hollandske, 6 franske, 3 tyske, 1 græsk, 2 italienske, 1 japansk, 2 norske, 1 russisk, 2 svenske; ialt 40.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 5, beskadiget af Ild 5, forsvundet 4, forladt 2, oplugget 9; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 5, beskadiget af Ild 1, forladt 2, oplugget 22, savnet 1.

Fra Sø og Land.

Druknet. Kjøge. 17. Oktober. (Ritz. Bur.) Fra Kanada er der hertil indløbet Meddelelse om, at en ung Mand fra Kjøge, Hans Peter Valdemar Hansen, der var forhyret med et norsk Skib, er faldet over Bord i Atlanterhavet og druknet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. her 19/10. — Alexandra, Nielsen, afg. Lefcandilis 18/10. til Salonica. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 16/10. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. Trondhjem 17/10. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Brunshüttel 18/10. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 17/10. til Levanten. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 17/10. hertil. — Arno, Fischer, pass. Portland 16/10. for Barcelona. — Aurora, Gommesen, afg. Lissabon 11/10. hertil—Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 17/10. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Algier 18/10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 9/10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 18. 10. til Ghent. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 16/10. — Dagmar, Bogvad, ank. Petersborg 15/10. — Esbjerg, Straube, afg. herfra 17/10. til Bergen. — Florida, Andersen, pass. Cap Verde 18/10. for London. — Garonne, Sørensen, ank. Koivusaari 18. 10. — Hellig Olav, Holst, ank. her 10/10. — Hengest, Munk, afg. herfra 17/10. til Riga. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 19/10. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 10/10. hertil. — Jolantha, Rasmussen, afg. London 18. 10. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 12/10. — Kentucky, Kyllsbeck, ank. her 19/10. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 14/10. — Kursk, Wiencke, ank. Petersborg 17/10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 17. 10. — Louise, Larsen, ank. her 18/10. — Louisiana, Ørsted, pass. Newcastle 6/10. for Boston. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Gibraltar 11/10. hertil. — Minsk, Harder, afg. Lissabon 16/10. hertil. — Morsø, Nellemann, pass. Holtenau 18/10. hertil. — Moskov, Jon Jønsen, pass. Holtenau 15. 10. til Petersborg. — Nicolai II Jørgensen, pass. Portland 17/10. hertil. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 17/10. — O. B. Suhr, Frisette, ank. her 18/10. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 17/10. for Hull. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 7/10. til Kristiania. — Perm, Gotthardt, ank. London 16/10. — Pregel, Iversen, ank. hertil 14/10. — Saga, Wiberg, pass. Citavos 17/10. til Algier. — Saxo, Müller, ank. Pillau 16/10. — Seine Damp, afg. Wiborg 17. 10. — Texas, Clauson Kaas, pass. Lizard 12/10. for Filadelfia. — Thyra, Dam, afg. herfra 18/10. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Livorno 18/10. — Tyr, Thaning, ank. Windau 19. 10. — United States, Gøtsche, ank. New York 17/10. — Viking, Meyer, afg. herfra 18/10. til Stettin. — Saratov, ank. Libau 13/10. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 17/10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 13/10. — Amalienborg afg. Petersborg 18/10. — Anna Mærsk afg. (Fortsættes Side 631.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstanden i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2259. Vrag afmærket. Naveren. Grenaa S. Kattegat. Vraget paa Naveren er Vraget af Damperen »Cimbria«, det ligger c. 1500 m fra Land i 3 à 3. m Vand, der er i m Vand over Vraget og enkelte Spanter er netop i Overfladen. En Vragvager er udlagt i 4 m Vand c. 30 m Ø. fra Vraget. Vraget: 56° 23' (40") N. Br. 10° 56' (47") Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 187 og 211. Danske Lods, Side 172. Søam-Fort. Side 18.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2185. Kjøbenhavn 1911.)

2260. Tændes Beliggenhed. Søgrund. Gylling-Næs Ø. Kattegat. Den røde Spidstønde med Kost ved SØ-Enden af Søgrund ligger 8350 m S. 10° Ø. fra Hov Vinkellyr. 55° 50' (13") N. Br. 10° 17' (03") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 160, 211, 227 og 252.)

2261. Lanterner tændes. Faaborg. Farvandet Syd for Fyen. Naar Skib ventes, kan der udhænges en hvid Lanterne paa den S-lige Halmprisk ved Højen, 55° 05' (00") N. Br. 10° 14' (52") Ø. Lgd. og paa den N-lige Risprisk ved Knaestegrund, 55° 03' (17") N. Br. 10° 13' (40") Ø. Lgd., ved Indløbet til Faaborg. (Kort Nr. 117 og 238. Danske Lods, Side 587. Fyr-Fort. Nr. 522 A og 524 A.)

Dansk Vestindien, se under VI.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2262. Belysning forandret. Lulnæs. Tjufholmssundet. Bottniske Bugt. Sverig. Paa Lulnæs, S. for Tjufholmssundet, er tændt 2 ubevogtede Fyr. 1) N.-Fyret viser hvidt Et-Lyn hver 1 Sek., det lyser fra N. 20° Ø. til N. 58° Ø. Flammens Højde: 6 m. 65° 31' 18" N. Br. 22° 09' 40" Ø. Lgd. 2) S.-Fyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Flammens Højde: 9 m. 65° 31' 08" N. Br. 22° 09' 25" Ø. Lgd. Fyrene staar 500 m fra hinanden og leder i S. 33° V.—N. 33° Ø. gennem Midten af Tjufholmssundet. Fyrenes Brændetid: 1ste August til Skibsstartens Ophør. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1737. Kjøbenhavn 1911.)

2263. Fyr forandret. Santosenkari. Ulvøborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Santosenkari Fyr viser nu To-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0.4 Sek., Mørke 1.2 Sek., Lyn 0.4 Sek., Mørke 3 Sek., 65° 05' N. Br. 25° 02' Ø. Lgd.

2264. Fyr tændt. Stånggrundet. Enskär. Åbo Distrikt. Bottniske Bugt. Paa Holmen Stånggrundet er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 85° V. gennem N., Ø. og S. til S. 40° V. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3. Sm. Brændetid: 1ste August til Skibsstartens Ophør. Fyret tjener hovedsagelig til Vejledning for Lodserne. 60° 43' 30" N. Br. 21° 02' 06" Ø. Lgd.

2265. Sømærker udlagt. Tüfsala. Åbo Distrikt. Bottniske Bugt. I Åbo Distrikt er udlagt følgende Sømærker i 6. m Vand: 1) Ved Lootholms Ref en Vager med Ø.-lig Topbetegnelse. 60° 29' 00" N. Br. 21° 31' 21" Ø. Lgd. 2) Ved Lootholm en Vager med Ø.-lig Topbetegnelse. 60° 29' 17" N. Br. 21° 31' 21" Ø. Lgd. 3) Ved Kahliluoto Första en Vager med V.-lig Topbetegnelse. Denne Vager ligger i 8. m Vand. 60° 29' 44" N. Br. 21° 30' 54" Ø. Lgd. 4) Ved Kahliluoto Andra en Vager med V.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 00" N. Br. 21° 30' 54" Ø. Lgd. 5) Ved Hältis Första en Vager med V.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 50" N. Br. 21° 30' 35" Ø. Lgd. 6) Ved Hältis Andra en Vager med V.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 52" N. Br. 21° 30' 35" Ø. Lgd. 7) Ved Hältis Tredie en Vager med N.-lig Topbetegnelse. 60° 30' 52" N. Br. 21° 30' 36" Ø. Lgd. 8) Ved Hyttyskari en

Afmærkingen i Wainfleet Swatchway, Parlour Channel, Boston Deepes og Freeman's Channel er forandret, saa man maa ikke stole paa de gamle Kort.

2289. Grunde. Tarbet Ness S. og Cromarty Firth. Skotland. S. for Tarbet Ness er fundet 9. m Vand, 9. Kbl S. 29° Ø. fra Ballone Castle 57° 49' N. Br. 3° 47' V. Lgd. I Cromarty Firth er fundet 7. m Vand, 12½ Kbl S. 35° Ø. fra Toppen af Krakau Hill og N. 60° Ø. fra SØ-Enden af East Sutor. Herfra strækker Grunden sig med under 9 m Vand, 2 Kbl N. 41° Ø. og 1 Kbl S. 41° V. i. 57° 42' 31" N. Br. 3° 55' 30" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 2167).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2290. Taagesignal. Dover Admiralty Harbour. England. Fra omtrent den 12te Oktober 1911 vil der blive givet Taagesignal med en Klokke, der giver Tre-Slag hver 15 Sek., fra S.-Hovedet af den Ø.-lige Arm ved Dover Admiralty Harbour. Samtidig inddrages Klokketønden, der ligger c. 1 Kbl Ø. fra Knuclle Fyr. 51° 07' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 917. Kjøbenhavn 1911.)

2291. Fyr forandres og Fyr slukkes. St. Anthony Point. Falmouth. Omtrent den 14de December 1911 forandres St. Anthony Point høje Fyr til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 17 Sek., Mørke 3 Sek. Fyret viser rødt Lys over Manacles Rocks, i øvrigt hvidt Lys. Samtidig slukkes St. Anthony Point lave Fyr. 50° 08' N. Br. 5° 01' V. Lgd.

2292. Vrag. Clovelly N. Bristol Channel. Et Sejlfartøj er sunket 0. Sm N. 1° Ø. fra Clovelly Pier. Clovelly: 51° 00' N. Br. 4° 24' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2293. Fyr forandret. Pointe Saint-Mathieu. Frankrig. Pointe Saint-Mathieu hvide Blink-fyr, der viser Et-Blink hver 15 Sek., er tændt og det midlertidige Fyr er slukket. 48° 19' 50" N. Br. 4° 46' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1632. Kjøbenhavn 1911.)

2294. Fyr tændt. Juliard Baake. Courreaux d'Oléron. Det hvide og grønne Fyr med En-Formørkelser hver 6 Sek. paa Juliard Baake er tændt. Fyret viser grønt Lys fra S. 24° Ø. gennem S. og V. til N. 33° V., i øvrigt hvidt Lys. 45° 54' 07" N. Br. 1° 09' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2881. Kjøbenhavn 1910.)

2295. Fyr forandret. Pointe de Grave. Gironde. Pointe de Grave midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr er tændt. Fyret er nu saaledes: 1) Hovedlyr, et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lysevne 20 Sm. 2) Et Forstærkningslyr, der viser hvidt, fast Lys fra S. 46½° Ø. til S. 43½° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 45° 34' 07" N. Br. 1° 03' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2099. Kjøbenhavn 1911.)

2296. Vrag. Sherbro Bank. Gold Coast. Afrika. Vraget af Damperen »Montauk«, der er synlig over Vandet, ligger i. Sm S. 12° V. fra Aboaddi Point. 4° 56' 55" N. Br. 1° 38' 30" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 3113).

2297. Klokketænde udlagt. Balaize Cove. Cape Breton Island SØ.-Kyst. En rød Klokketænde er udlagt i 28 m Vand, ¼ Sm S. 43° V. fra Skæret paa Ø.-Siden af Indløbet til Balaize Cove. 45° 56' 42" N. Br. 59° 50' 10" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2298. Fyr forandres. Lelefyf tændes. St. Thomas Hav. St. Thomas. Dansk Vestindien. Den 3die Januar 1912, eller hvis uforudsete Hindringer skulde indtræde, da snarest derefter, vil det hvide, faste Fyr paa Myhlenfildt-Pynt ved Indløbet til St. Thomas Havn blive forandret til et hvidt Blink-fyr, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 13 Sek. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 18° 19' N. Br. 64° 55' V. Lgd.

I Begyndelsen af 1912 vil der paa Judge Bergs Hill, N. for St. Thomas Havn, blive tændt 2 røde, faste Lelefyf. Bagfyret staar 380 m N. 64° V. fra Kjærs Taarn. Flammens Højde: 92 m. Forfyret staar 137 m c. S. 14° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 60 m. Fyrene lyser kraftigt c. 3° paa hver Side af Ledelyr-linien, hvorfra Lyset hurtigt altager til begge Sider. Fyrenes Synsvidde og Lysevne er 10 Sm. De vises fra hvide, 2 m høje Træhuse. Holdt overet i c. N. 14° V. leder de fri Ø. om Scorpion Rock og V. om, Rupert Rock ind i St. Thomas Havn. (Kort Nr. 218. Fyr-Fort. Nr. 669 og 669 A, a og b.)

Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 30' 54" N. Br. 21° 30' 36" Ø. Lgd. 9) Ved Halls Fjælde om Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 30' 57" N. Br. 21° 30' 50" Ø. Lgd. 10) Ved Valbushkari en Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 31' 05" N. Br. 21° 31' 05" Ø. Lgd. 11) Ved Karfama en Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 31' 19" N. Br. 21° 31' 57" Ø. Lgd. 12) Ved Iso-Skaskari en Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 31' 18" N. Br. 21° 32' 06" Ø. Lgd. 13) Ved Vain-Skaskari en Vager med N-lig Topbetegnelse. 60° 31' 21" N. Br. 21° 32' 19" Ø. Lgd. 14) Ved Pihlavakari Holde en Vager med S-lig Topbetegnelse. 60° 31' 27" N. Br. 21° 32' 37" Ø. Lgd. 15) Ved Pihlavakari Holde en Vager med Ø-lig Topbetegnelse. 60° 31' 29" N. Br. 21° 32' 35" Ø. Lgd. 16) Ved Pihlavakari en Vager med Ø-lig Topbetegnelse. 60° 31' 29" N. Br. 21° 32' 35" Ø. Lgd.

2266. Grunde. Abo. Abo Distrikt. Finske Bugt. 2. m Vand findes 6. Køl S. 69° Ø. fra Stora Gråhara Baake. 59° 48' 52" N. Br. 21° 23' 50" Ø. Lgd. 1. s m Vand findes 4. Køl N. 38° V. fra Bokullarne Fyr.

2267. Belysning og Havnearbejder. Kronstadt. Finske Bugt. Rusland. Indløbet til Kronstadt Havn udvides. Begge Sider af Havnen og af Havneindløbet er belyst af elektrisk Lys, der lyser sanledes, at Havnen kan anløbes ved Hjælp af disse; Havnefyrene er derfor slukket. 59° 59' N. Br. 29° 45' Ø. Lgd.

2268. Sømærke udlagt. Jundinå Rev. Finske Bugt. Ved Revet, der strækker sig N. i fra Jundinå Fyrt, er i 22 m Vand udlagt en hvid Spirke med 1 sort medvendt Kost over 1 sort Ballon. 59° 39' 38" N. Br. 25° 29' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2269. Baake atter opført. Pennan. Riga Bugt. Østersøen. Baaken paa den SØ-lige Mole ved Pennan Havn er atter opført. 58° 22' N. Br. 24° 28' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2138. København 1911.)

2270. Fyrskib flyttes og Lystønde udlægges. Liban. Østersøen. Naar »Liban« Fyrskib atter udlægges, vil det blive udlagt i 17 & 18 m Vand paa 56° 30' 52" N. Br. 20° 51' 30" Ø. Lgd. Paa Fyrskibets nuværende Plads skal udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt Lys. 56° 32' N. Br. 20° 51' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 697. København 1911.)

2271. Vintermærkning. Tyskland. I Tyskland er Udlægningen af Vintermærkningen paabegyndt.

2272. Fyr forandres. Neufahrwasser. Den 20de Oktober 1911 forandres Neufahrwasser Fyr til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sek. 54° 24' 28" N. Br. 18° 39' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1679. København 1911.)

2273. Vrag atmærket. Kieler Fjord. Ud for Kieler Fjord er et 2-mastet Fartøj »Theresen« sunket i 15 m Vand mellem Fløjtenden Kiel og Klokketønden Kiel I. Over Skibsskroget er 12 m Vand N. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde mellem N-lig Topbetegnelse, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 6 Sek. Lys 5 Sek., Mørke 1 Sek. Vraget vil sandsynligvis blive borttaget. 54° 28' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd.

2274. Fløjtønde permanent. Breitzgrund S. Flensborg Fjord. Fløjtønden Breitzgrund S., der var udlagt til Forsøg, er nu permanent. 54° 46' 34" N. Br. 10° 04' 06" Ø. Lgd. Positionen svarer til danske Kort. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 587. København 1910.)

2275. Vager udlægges. Falkenberg. Sverig. S. for Mellanrevet ved Falkenberg Havn skal udlægges en sort Vager med Ballon. 56° 52' 45" N. Br. 12° 28' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211.)

II. Kattegat og Skagerrak.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2276. Drivende Vrag. »Terschellingbank« Fyrskib NV. Nordsøen. Den 2den Oktober 1911 er Vraget af den almastede Skoneret »Sulo«, der driver paa sin Treast, hængtaget NV. for »Terschellingbank« Fyrskib, paa 53° 31' N. Br. 4° 42' V. Lgd. Den 1ste Oktober blev Vraget forladt af sit Mandskab paa 53° 22' N. Br. 4° 59' Ø. Lgd.

2277. Uplysning om Fyr. Sosnovetz og Pestalinda. Hvide Hav. Rusland. De 2 Fyr paa Øen Sosnovetz er hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 6 m. N-lige Fyr. 66° 29' 30" N. Br. 40° 43' 50" Ø. Lgd. S-lige Fyr. 66° 29' 00" N. Br. 40° 43' 00" Ø. Lgd.

De 2 Ledefyr paa Øen Pestalinda er hvide, faste Fyr. Flammens Højde henholdsvis: 5. og 3. m. Begyret: 65° 01' 21" N. Br. 35° 39' 42" Ø. Lgd. Fortyret: 65° 01' 14" N. Br. 35° 39' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2086. København 1911.)

2278. Fyr tændt. Norge. Følgende Fyr er tændt:

1) Haugnes Fyr, Andeen, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelse. Lys et rødt fra N. 10° V., fri Ø. om Sagen Ø. for Boringen, til N. 4° Ø., fri Ø. om Nordhavsøen og Glimmen, Andenes; hvidt derfra til S. 10° Ø., fri Ø. om Glimmen, Fiskens; grønt derfra til S. 8° V., ind paa Fiskens. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7, 4. og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 17' 20" N. Br. 16° 12' 00" Ø. Lgd.

2) Ferrisund Fyr, Beieren, er et hvidt Fyr med En-Formørkelse, der lyser fra e. N. 76° V., gennem N. og Ø. til e. S. 32° Ø. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 6 Sm. Brændetid: 1ste August—30de April. 67° 05' N. Br. 14° 28' Ø. Lgd.

3) Indre Stensund Fyr, Sulen, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelse. Lys et rødt fra S. 29° Ø., ind paa Sulenlandet, til S. 25° Ø., fri V. om V-ligste Fyrt af Sulenlandet; hvidt derfra til S. 21° Ø., fri Ø. om Skæret Ø. for Stensundøen; grønt derfra til S. 4° Ø., fri V. om Stensundøen; hvidt derfra til S. 1° V., fri Ø. om Smaskerene paa V.-Siden af Løbet; rødt derfra til S. 19° V., vel fri Ø. om Oddeskær. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 7, 4. & 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 03' 35" N. Br. 4° 49' 30" Ø. Lgd.

4) Høneholmen Fyr, Skjolderfjorden, er et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelse. Lys et rødt fra S. 25° V., ind paa Ørnene, til S. 8° V., fri V. om Slogvikøen og Ø. om Ørnene og Trælø; hvidt derfra til N. 5° V., fri Ø. om Strømmet (i Retning af Indløbet til Sisen); rødt derfra til N. 17° V., ind paa Land ved Kvalvik. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 6 og 4 Sm for henholdsvis hvidt og rødt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 23' 20" N. Br. 5° 38' 05" Ø. Lgd.

5) Urholn Fyr, Tysvær, er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelse. Lys et grønt fra S. 30° Ø., ind paa Eikelandet, til S. 8° Ø., fri V. om Sørstønden V. om Eikehøi Sølle og Ø. om Høynholmen; rødt derfra til N. 1° Ø., fri Ø. om Lamholmløben og V. om Slotteens; hvidt derfra til N. 11° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6, 4 og 3 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 18' 10" N. Br. 5° 28' 05" Ø. Lgd.

2279. Stormsignalmast flyttet. Brunstøtteløge. Eiben. Tyskland. Stormsignalmasten ved Brunstøtteløge er flyttet til V.-Siden af Indløbet til Kaiser-Wilhelm-Kanal. Kanalnumeringen: 53° 53' N. Br. 9° 08' Ø. Lgd.

2280. Fyr atter normal. Brunshansen. Eiben. Fyret paa den nederste Due d'Albe oven for Schwिंगenbühndung brænder atter normal. 53° 37' 49" N. Br. 9° 31' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1751. København 1911.)

2281. Lystønde flyttes. Jæde. Lystønden, e. ½ Sm S. fra »Aussenjæde« Fyrskib, skal i Midten af Oktober 1911 flyttes til Innenjæde paa 53° 39' 24" N. Br. 8° 07' 36" Ø. Lgd. Tændens Lys kan forandres, saa man maa ikke stole paa den. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1895. København 1911.)

2282. Vintermærkning. Holland. I Holland er Udlægningen af Vintermærkningen ved Pollendam atter udlagt. Blauwe Slenk. Pollendam. Zuidereen. Lystønden ved Pollendam er atter udlagt og den midtertidige Tønde indtrængt. 53° 07' N. Br. 5° 23' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2206. København 1911.)

2284. Atmærkning forandres. Boontjes. Zuidereen. I den anden Halvdel af Oktober 1911 forandres Atmærkningen i Boontjes som følger: 1) Den røde og sorte vandret stribe Lystønde Nr. 1 ombyttes med en Spidsstønde Nr. 1. 53° 07' N. Br. 5° 23' Ø. Lgd. 2) Stump-tønde Nr. 1 ombyttes med en sort Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Lys med Formørkelse. Lystønden ligger S. 23° V. fra Hartingen Bagfyr.

2285. Vrag. »Maas« Fyrskib SV. En Mast 1 m over Vandet; sandsynligvis fast i et Vrag, er rapporteret SV. for »Maas« Fyrskib. 51° 55' 26" N. Br. 3° 43' 11" Ø. Lgd.

2286. Fyr tændt. Ierseke og Krabbedijke. Fyr forandret. Bergen-op-Zoom. Oosterschelde. Paa Ø.-Enden af den N-lige Havneudbøining ved Ierseke er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm. 51° 29' 48" N. Br. 4° 03' 18" Ø. Lgd. Paa N.-Enden af den V-lige Havneudbøining ved Krabbedijke er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 4 Sm. 51° 26' 12" N. Br. 4° 07' 35" Ø. Lgd. Bergen-op-Zoom røde og hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr. 51° 29' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd.

2287. Dynde attaget. Covehithe Channel. Lowestoft. England. Dybden i Covehithe Channel er attaget og Grundene har forandret sig, saa man maa ikke stole paa de gamle Kort. Covehithe Channel: 52° 23' N. Br. 1° 44' Ø. Lgd.

2288. Lodsskib flyttet. Armeeking forandret. The Wash. Lodsskibet i Booston Deepes er flyttet 18½ Kbl N. 56° Ø. i til 52° 57' 55" N. Br. 0° 08' 50" Ø. Lgd. Sort Spidsstønde Nr. 16, e. 2 Kbl NØ. fra Lodsskibets gamle Plads er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse. High Horn Lystønde, e. 1 Kbl NV. fra Lodsskibets ny Plads, er ombyttet med en sort Spidsstønde med Stage og Kugle.

263

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2299. Fyrskib ombyttet. »Suriname-Rivier«, Suriname. **Hollandsk Guyana.** »Suriname-Rivier« Fyrskib er ombyttet med et Fyrskib, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 11 Sm. Fyrskibet er rødt med Lanternaarn og en Signalmast med Raa, der fører et blaat Flag i Toppen. Taagesignal gives med Sirene, Et-Sted hver 20 Sek., Sted 3 Sek., Pause 17 Sek. 6° 03' N. Br. 55° 13' V. Lgd.

2300. Belysning og Afmærkning forandret. Rio de Janeiro Bay. Brasilien. 1) Paa Tapacys Rock, VNV. for Æen Tapacys (Tabac) er tændt et rødt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 4 Sek. Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 10 Sm. 22° 46' S. Br. 43° 06' V. Lgd. Trinta Reis Lystønde er inddraget.

2) En Lystønde, der viser hvidt, fast Lys er midlertidigt udlagt c. 30 m fra det yderste Pedras Catinaeu Skær, NØ. for Æen Papueté. 22° 44' S. Br. 43° 06' V. Lgd.

3) Ved Pedras de Cangurupys de fora, en Gruppe spidse Skær med 2, 3 m Vand, er udlagt en rød Spidstønde N. 20° Ø. fra Corcovado og N. 37° Ø. fra Tripea. Ved Cangurupys de dentro med 1,5 m Vand, c. 600 m inden for forannævnte Skær, er udlagt en rød Spidstønde. I Løbet mellem disse ligger flere Skær.

2301. Fyr midlertidigt slukket. Lage de Santos. Lage de Santos Fyr er midlertidigt slukket. 24° 19' S. Br. 46° 10' V. Lgd.

2302. Braad. Toba (Tova) V. Argentina. V. for Æen Toba er observeret Braad paa: 1) 45° 04' 20" S. Br. 66° 06' 30" V. Lgd. 2) 45° 06' 15" S. Br. 66° 06' 30" V. Lgd.

2303. Grundis Belliggenhed. Navarino Island. Tierra del Fuego. 6,4 m Stedet S. for den lille Æe Solitario mellem Navarino Island og Piston Island ligger ½ Sm V. ligere end angivet i Kortet. 54° 59' S. Br. 67° 08' V. Lgd.

2304. Afmærkning. Punta del Indio Channel. Rio de la Plata. Punta del Indio Channel er paa N.-Siden afmærket med røde Lystønder, der viser rødt Lyn og paa S.-Siden med sorte Lystønder, der viser hvidt Lyn, de ligger som følger:

N.-Siden af Farvandet			S.-Siden af Farvandet		
Lystødens Nr.	S. Br.	V. Lgd.	Lystødens Nr.	S. Brd.	V. Lgd.
V 112	35° 10' 20"	56° 23' 30"	V 111	35° 10' 37"	56° 23' 30"
V 110	25° 10' 19"	56° 27' 35"	V 109	35° 10' 35"	56° 27' 30"
V 108	35° 10' 17"	56° 31' 30"	V 107	35° 10' 33"	56° 31' 30"
V 106	35° 10' 15"	56° 35' 50"	V 105	35° 10' 30"	56° 35' 50"
V 104	35° 10' 13"	56° 39' 15"	V 103	35° 10' 29"	56° 39' 15"
V 102	35° 10' 11"	56° 42' 35"	V 101	35° 10' 27"	56° 42' 35"
V 2	35° 10' 09"	56° 46' 10"	V 1	35° 10' 25"	56° 46' 10"
V 4	35° 10' 07"	56° 49' 45"	V 3	35° 10' 23"	56° 49' 45"
V 6	35° 10' 05"	56° 53' 35"	V 5	35° 10' 21"	56° 53' 35"
V 8	35° 10' 03"	56° 56' 35"	V 7	35° 10' 19"	56° 56' 35"
V 10	35° 09' 42"	57° 00' 04"	V 9	35° 10' 17"	57° 00' 20"
V 12	35° 08' 42"	57° 02' 15"	V 11	35° 08' 50"	57° 02' 25"
V 14	35° 06' 52"	57° 04' 45"	V 13	35° 07' 00"	57° 04' 55"
V 16	35° 04' 57"	57° 07' 25"	V 15	35° 05' 05"	57° 07' 35"

»Recalada« Fyrskib ligger paa 35° 10' 35" S. Br. 56° 26' 10" V. Lgd. Ved NV.-Enden af Chico Banke ligger en rød Lystønde B 1, der viser hvidt, fast Lys. 34° 47' 30" S. Br. 57° 35' 32" V. Lgd. Følgende røde Lystønder, der viser rødt, fast Lys, ligger: 1) B 2 ved NV.-Enden af Magdalena Banke, 34° 54' 45" S. Br. 57° 30' 35" V. Lgd. 2) B 3 ved SØ.-Enden af Magdalena Banke, 34° 59' 00" S. Br. 57° 22' 10" V. Lgd. 3) B 4 ved NV.-Enden af Gavioas Banke, 35° 04' 25" S. Br. 57° 10' 35" V. Lgd. Følgende 2, sorte Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, hører ikke til Farvandsafmærkningen og kan til enhver Tid flyttes de ligger nu: B 5 paa 35° 12' 00" S. Br. 56° 54' 10" V. Lgd. B 6 paa 35° 21' 35" S. Br. 57° 03' 15" V. Lgd. Det paatænkes at udlægge 1 Sm N. for Chico Banke i Fyrskibets

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Oktbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108 ³ / ₄ — 1/2	108 ¹ / ₂	108 ³ / ₄
Danmark	79 ³ / ₄	79 ¹ / ₂	79 ³ / ₄
Norden	—	93 ¹ / ₂	94
København	—	—	—
Carl	—	92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
Dannebrog	—	88	88 ¹ / ₄
Skjold	—	76 ¹ / ₄	76 ¹ / ₂
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	—	88	89
Hejmdal	101 ¹ / ₂ — 1/4	101	101 ¹ / ₂
Østasiatiske	138 — 1/4	138	138 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	96 ¹ / ₂	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
Torm	—	87	88
Inga	—	—	—
Cimbria	72 — 73	72 ¹ / ₂	73
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab	8 ¹ / ₂ — 8	7	8 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab	—	51 ¹ / ₂	59
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	52 ³ / ₄ — 53	52 ³ / ₄	53
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	86 ¹ / ₄	86	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	90 — 1/4	90	90 ¹ / ₂
4% — — — — — 2. Serie	95 — 1/4	95	95 ¹ / ₄
4% — — — — — — — — — — —	—	96	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	89 ¹ / ₂
4% — — — — — — — — — — —	—	94 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	94 ¹ / ₂	96

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143 ³ / ₄	145
Privatbank	112 ¹ / ₄	112	112 ¹ / ₄
Landmandsbank	—	139 ³ / ₄	140
Handelsbank	139 ³ / ₄	139 ³ / ₄	140
Grundejerbank	22 — 1/4 — 1/2	22	22 ¹ / ₂
Burm. & Wain	98 ¹ / ₄ — 1/2	98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄
Sukkerfabr.	268 — 1/4 — 1/2 — 3/4	268 ³ / ₄	269
Bryggeri Aktier	186 ¹ / ₂	186 ³ / ₄	187

Vekselkurser d. 18. Oktober 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.24	18.20
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Bers d. 18. Oktober 1911.	
Russiske Noter	216.70
4% Russiske Consols	90.80
3 ³ / ₁₀ % Boden Kredit	87.70
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	100.40
4% — — — — — 1890	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 164,000, „Danmark“ 168,000, „Norden“ 16,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 80,000, „Hejmdal“ 18,000, „Neptun“ 12,000, „Dansk-russisk“ 96,000, „Østasiatisk“ 228,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Meridian, at inddrage Tønde B 4 og at flytte »Punta Indio« Fyrskib til et Punkt, der ligger 2500 m NV for Tønderne V 15 og V 16. (Se »Efterretninger for Søfarrende« Nr. 1376. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2305. Lystønde udlagt. Beira. Portugisisk Ø-Afrika. Paa den sorte Tønde Nr. 9, der betegner Ankerpladsen i Beira Havn, er anbragt en Lantenne, der viser rød, fast Lys. Tønden skal ombyttes med en Lystønde. Indgaaende Skibe tager Lystønde Nr. 9 for om Strømbyrd, naar de har Lystønde Nr. 12 agter om Strømbyrd. Man skal passe vel paa Strømsætning. 19° 47' S. Br. 34° 50' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2306. Tønder udlægges. Reede Blinje. Klabat Baai. Banka N-Kyst. Paa Blinje Red skal udlægges 2 sorte Stumpønder, den ene ved V-Kant af 7 m Revet S. for Br. Merlang og den anden 1700 m S. 16° Ø. fra den første. Br. Merlang: 1° 38' S. Br. 105° 43' Ø. Lgd.

2307. Fyr forandres. Boompjes-Eiland. Java N-Kyst. Det hvide Blinkfyrt paa Boompjes-Eiland skal forandres til et hvidt Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 15 Sek. Under Forandringen vil der fra N-Siden og fra S-Siden af Taarnet blive vist et hvidt, fast Fyr. Nærmere Meddelelse følger. 5° 56' S. Br. 108° 22' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarrende« Nr. 2291. Kjøbenhavn 1909.)

2308. Mindre Dybde. Abana Røck. Broenei Bay. Borneo NV-Kyst. Dybden paa Abana Røck er kun 5. m. 5° 07' N. Br. 115° 04' Ø. Lgd.

2309. Rev rapporteret. Haman Strait. Tong King Gulf. China Sea. 6 1/2 Sm N. 69° V. fra Lamko Point Fyr er rapporteret et Rev med ukendt Dybde. 20° 02' 40" N. Br. 109° 36' 05" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 876).

2310. Dybde attaget. Tsung Ming Crossing. Yang Tse Klang. China. Dybden i Tsung Ming Crossing er attaget. Løbet bør besøjes med Forsigtighed, da det er blevet smalttere. 31° 28' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd.

2311. Belysning og Afmærkning. Pei Ho. Gulf of Fe Chih. Taku North Fort Fyr. er ombyttet med et hvidt Fyr med Fire-Formørkelser hver 30 Sek., Lys 16 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 38° 59' N. Br. 117° 42' Ø. Lgd.

»Taku« Fyrskib er ombyttet med et Fyrskib uden Kugle paa Toppen. Det viser Hvidt Et-Blink hver 10 Sek. 38° 57' N. Br. 117° 53' Ø. Lgd.

Som Andrivningstønde er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., 15 1/2 Kbl N. 68° Ø. fra Indløbsenden paa S-Siden, der ligger 43 1/2 Kbl S. 81° Ø. fra Masten paa Signalstationen ved Indløbet til Ferguson Channel. 38° 55' N. Br. 117° 50' Ø. Lgd.

2312. Fyr slukket. Chemulpo. Korea V-Kyst. Blinkfyret ved Chemulpo, der var tændt til Forsøg, er slukket. 37° 28' 29" N. Br. 126° 37' 08" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarrende« Nr. 791. Kjøbenhavn 1911.)

2313. Taagesignal midlertidig ophørt. Won Do (Hacho To). Chanhiku. Korea SV-Kyst. Won Do Taagesignal er midlertidig ophørt. 34° 18' N. Br. 126° 05' Ø. Lgd.

2314. Taagesignal midlertidig ophørt. Cheki To. Suwan Harbour. Korea S-Kyst. Cheki To Taagesignal er midlertidig ophørt. 34° 06' N. Br. 126° 36' Ø. Lgd.

2315. Taagesignal gives atter. Cape Bolin. Korea Ø-Kyst. Taagesignalet ved Cape Bolin gives atter. 40° 49' 35" N. Br. 129° 44' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarrende« Nr. 1798. Kjøbenhavn 1911.)

2316. Fyr tændt. Chonjin Bay. Korea Ø-Kyst. I Chonjin Bay er tændt følgende ubevogtede Fyr: 1) Paa N.-Bølgefyrdøren et hvidt, fast Fyr, 6. Kbl N. 56° V. fra Komaru San trigonometriske Station (192 m) og S. 40° V. fra 135 m-Højen, trigonometriske Station, N. for Chonjin. Bølgefyrdøren gaar fra Fyret 1 1/2 Kbl N. 10° Ø. ind mod Land. 2) Paa S.-Bølgefyrdøren et rødt, fast Fyr henholdsvis 6 Kbl N. 59° V. og S. 36 1/2° V. fra samme Punkter. Bølgefyrdøren gaar fra Fyret S. 80° Ø. ind mod Land. Komaru San: 41° 46' N. Br. 129° 51' Ø. Lgd.

2317. Fyr midlertidig slukket. Uraga River. Gulf of Tokyo. Honshu S-Kyst. Japan. Det røde, faste Fyr paa Fort Nr. 3, Uraga River, er slukket indtil videre, da Fyret skal flyttes. 35° 17' N. Br. 139° 44' Ø. Lgd.

2318. Vrag Beliggenhed. Shimomoseki Kaiyo Ø-lige Indløb. Naikai. Vraget af Sejlskibet SV for Motoyama Zaki ligger paa 33° 51' 55" N. Br. 131° 07' 06" Ø. Lgd.

V. for Moji Ko ligger Vraget af Sejlskibet »Jsshin-Maru« paa 33° 57' 01" N. Br. 130° 56' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarrende« Nr. 1866. Kjøbenhavn 1911.)

2319. Oplysning om Øe og Hav. Hoko (Pescadore). Taiwan V-Kyst. Koro Sho, den lille Øe c. 2 1/2 Sm SØ. fra Rissei Kaku, SØ-Pynten af Hoko To, har faaet Navnet Saino Sho. Revet N. for Rinto Sho, 2. Sm SV-lig for Rissei Kaku, hedder nu Koro Sho. Rissei Kaku: 23° 33' 20" N. Br. 119° 41' 25" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2320. Karantænestemmelser. Gibraltar. — Karantæneforanstaltningerne over for Livorno er ophævet.
Tunis. — Bari, Bologna, Bergamo, Cagliari, Forli, Laca, Rovigo, Milano, Ferrara, Reggio, Emilia og Venedig er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anuulret; T: Tillæg.
Kors eller Bog: Nr. England, September 1911.
R 461 Africa, West coast. — Wari and Benin rivers and creeks. Japan, Juli 1911.
R 135 Shimomoseki Kaiyo. Pris 65 sen.
R 379 Nordatlantisk Ocean, Dampfervege. 1: 6 250 000. Pris M. 3.00.
R 477 Atlantisk Ocean, Küste von Afrika: Ichabo-Reede bis Orange-Fluss. 1: 300 000. Pris M. 2.50.
R 358 Ostindisker Archipel: Malakka-Strasse. 1: 1 000 000. Pris M. 2.80.

Thameshavn 18./10. — Brattingsborg ank. Zaandam 16./10. — Børglum ank. Yxpila 12./10. — Chassie Mærsk ank. Boness 5./10. — Dansborg ank. Methil 13./10. — Elsborg ank. Bona 10./10. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Petersborg 8./10. — Fredensborg ank. Lissabon 13./10. — Frederiksborg pass. Kjøbenhavn 12./10. — Guldborg ank. Riga 13./10. — Gurte afg. Cardiff 17./10. — Hammershus ank. Barry 15./10. — Harrildsborg afg. Huelva 12./10. — Hundborg ank. Pernau 11./10. — Høneborg afg. Libau 19./10. — Jelling ank. Helsingør 12./10. — Jomsborg afg. Uleåborg 19./10. — Jungshoved afg. Rio de Janeiro 6./10. — Jægersborg afg. Brahestad 18./10. — Kalundborg ank. Petersborg 12./10. — Kalø ank. Riga 12./10. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 16./10. — Kronborg ank. Galveston 26./9. — Lejre ank. Pernau 10./10. — Lilleborg ank. Konakri 14./10. — Marselisborg afg. Archangel 15./10. — Næsborg afg. Archangel 5./10. — Peter Mærsk afg. Uleåborg 14./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg ank. Pernau 13./10. — Silkeborg ank. Kjøbenhavn 16./10. — Skakkeborg ank. Kaskø 19./10. — Skanderborg afg. Uleåborg 18./10. — Skjoldborg ank. Tyne 11./10. — Skodsborg ank. Alholm 15./10. — Spigerborg ank. Dunkerque 14./10. — Stegelborg ank. Amsterdam 18./10. — Stjerneborg ank. West Hartlepool 3./10. — Søborg ank. Las Palmas 13./10. — Taarnborg ank. Libau 8./10. — Tønborg ank. Boness 16./10. — Ulfsborg ank. Huelva 17./10. — Uranienborg ank. Memel 17./10. — Visborg ank. Newcastle 8./10. — Vordingborg ank. Petersborg 15./10. — Ørkild ank. Korsør 15./10.

Vesterhavet. Bodil, Uldall, afg. Trångsund 18./10. til PAGES. — Nora, Lauritsen, afg. Glasgow 17./10. til Aarhus. — Cito, Jepsen, afg. Hull 17./10. til Rakkala Koskio. — Olga, Christensen, pass. Brunsbüttel 17./10. for Barcelona. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 17./10. — Marie, Jessen, pass. Barcelona 16./10. for Barcelona. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Barcelona 15./10. — Fylla, Brinch, ank. Grimsby 15./10. — Dagmar, Skou, pass. Kap Finisterre 15./10. for Rotterdam. — Inger, Schiff, pass. Brunsbüttel 15./10. for Barcelona. — Nautik, N. Nielsen, afg. Brixham 14./10. for Palmas. — Hebe, Gregersen, afg. Valencia 14./10. til Almeria.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 14./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 13./10. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 15./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 14./10. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 15./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Methil 13./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 15./10. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 3./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tyne 8./10. til Restigouch. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. New Mills 8./10. til Browhead f. O. — Nawa, Dahl, ank. Kronstadt 12./10.

Det asiatiske Kompagni. Bintang ank. Davouport 17./10. for hjemg. — Samui ank. Genua 16./10. for hjemg. — Pangan afg. Sabang 16./10. for hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Indien ank. Leith 14./10. for hjemg. — Kina afg. Sabang 8./10. for hjemg. — Tranquebar afg. Hongkong 3./10. for hjemg. — Bandon afg. Antwerpen 13./10. for udg. — Chumpon afg. Colombo 14./10. for udg. — Arabien ank. Yokohama 15./10. for udg. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 7./10. for udg. — St. Croix ank. London 15./10. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 4./10. for hjemg.

Frem. Austa, Bagger, ank. Randers 18./10. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 17./10. — Vera, Thing, ank. Riga 17./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Windau 18./10. — Frankrig, Friis, afg. Methil 17./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Leith 16./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Aarhus 17./10. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 16./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Filadelfia 12./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. New York 11./10. — Svend, Schmidt, ank. Moranen 15./10. — Urania, Clausen, ank. Leith 18./10.

Nordøen. Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 14./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Trångsund 13./11. — Holland, Poulsen, ank. Wismar 15./10. — England, Andersen, ank. Bandholm 17./10. — Ruslaud, Bennetsen, ank. Pillau 15./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 16./10. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 14./10. — Sjælland, Svarrer, ank. Königsberg 16./10. — Agnete, Dam, ank. Frederikshavn 13./10. — Hermia, Farup, ank. Frederikshavn 16./10. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 16./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kiel 17./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Antwerpen 18./10. — Valborg, Hansen, ank. Sarpsborg 17./10. — Gunhild, Hansen, ank. Hungerburg 15./10.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Granton 17./10. til Kolding.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Blyth 14./10. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 17./10. — Elua, Rathje, ank. Tyne 18./10. — Therese, Pedersen, afg. Monaco 16./10. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 17./10. — Dagny, Therildsen, ank. Borgå 18./10. — Simone, Møller, afg. Hernessand 14./10. — Jeanne, Olsen, ank. Sunderland 14./10. — Vera, Larsen, afg. Antwerpen 17./10. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 15./10. — Annine, Leth, ank. Rouen 17./10. — Kamma, Løffler, afg. Sfax 14./10.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Wismar 15./10. — Emanuel, Svane, ank. Trångsund 16./10. — Erindring, Nielsen, ank. Kolding 17./10.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Königsberg 17./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Lübeck 17./10. til Windau. — Skinfaxe, Faber, ank. Petersborg 19./10. — Gulfaxe, Petersen, afg. Methil 19./10. til Kiel.

Vulcan. Vulcan ank. Burntisland 13./10. — London afg. Methil 18./10. — Paris afg. Kiel 17./10. til Petersborg. — Bryssel afg. Methil 16./10. til Kalundborg.

Mercur Berlin ank. Kjøbenhavn 14./10. — Wien ank. Grimsby 14./10. — Roma afg. Kiel 16./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gefte 14./10. — Nelly, Clausen, ank. Ostende 9./10. — Fanny, Eriksen, afg. Hernessand 18./10. til Rouen. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 14./10. for Bilbao. — Alexy, Lorentzen, ank. Safi 16./10. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 18./10. for Esbjerg. — Mary, Bang, ank. Great Yarmouth 16./10.

Sejlskibe.

Ærs. Apollo, Albertsen, ank. Warnemünde 15./10. — Ægir, Winther, ank. Dysart 15./10. — Mester, Petersen, ank. Åhus 15./10. — Freya, Kock, ank. Hammerhavn 16./10. — P. R. Nielsen, ank. Swinemünde 16./10. — Rigmor, Petersen, ank. Kolding 16./10. — Phoenix, Rasmussen, ank. Aarhus 16./10. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 15./10. — Alf, Rasmussen, afg. Kings Lynn 15./10. til Børgense. — Valkyrien, Weber, ank. Frederikstad 16./10. — Amor, Hansen, ank. West Wemyss 16./10. — Marie, Petersen, ank. Helsingfors 16./10. — Maagen, Mortensen, ank. Gibraltar f. O. 14./10. — Jørgen Olseu, Christensen, ank. Helsingfors 16./10. — H. H. Petersen ank. Hernessand 17./10. — Mette, Poulsen, ank. Grangemouth 16./10. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Beachy Head 18./10. østg. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Uleåborg 18./10. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Kristiania 18./10. — Hamlet, Rasmussen, ank. Setubal 17./10. — Activ, Schmidt, ank. West Wemyss 18./10. — Concordia, Madsen, ank. Boness 18./10. — Yrsa, Hansen, afg. Gibraltar 17./10. til Patras. — Laura, Jensen, afg. St. Johns 16./10. til Gibraltar f. O. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Civita Vecchia 17./10. — Anna, Hansen, ank. Kjøbenhavn 18./10.

Svendborg. Guldborg, Jensen, ank. Kristiania 11./10. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Lohals 12./10. — Vonin, Larsen, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Niels Juel, Olsen, ank. Odense 13./10. — Frits Emil, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 13./10. — I. Lotz, Hansen, ank. Wiborg 13./10. — Belona, Nielsen, ank. Umeå 13./10. — Valdemar, Andreassen, ank. Lovisa 12./10. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Königsberg 12./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Frederikshavn 14./10. — Philip, Christensen, ank. Petersborg 14./10. — Ellen, Andersen, ank. Kristiania 14./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Randers 15./10. — Valborg, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 15./10. — Frejr, Brandt, ank. Frederikshavn 15./10. — Alma, Hansen, pass. Helsingør 15./10. — Urania, Robach, ank. Rochester 15./10. — Concordia, Henriksen, ank. Dysart 16./10. — Ragnhild, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 16./10. — Fylla, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 16./10. — Heimdal, Rasmussen, ank. Fowey 16./10. — Martin Nisson, Petersen, ank. Norrköping 14./10. — Ane, Jørgensen, ank. Dunkerque 16./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Petersborg 17./10. — Niels, Nielsen, ank. Umeå 17./10. — Venus, Hansen, ank. La Rochelle 16./10. — Libra, Hansen, ank. Dover 16./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 17./10. — Cimbria, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 16./10. — Pampa, Jensen, ank. Kristiania 17./10. — Galathea, Jensen, ank. Fowey 17./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Rønne 18./10. — Haabet, Andreassen, ank. Bandholm 16./10. — Cornwall, Petersen, ank. Fowey 17./10. — Elise, Andreassen, ank. Dysart 18./10.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1911. — De neutrale Flag i indeværende Krig. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Herreekvipering.

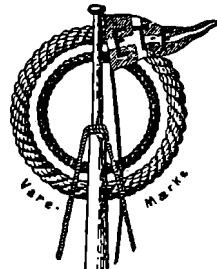
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlsboffermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 82.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 24. Oktober 1911.

18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Studiestræde 3. Københv.
Telefon 6936.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Privata.

Telefon-Nr.
6 og 4160.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilgyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURGOF** Lloyds, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead,
LONDON London E. C.

Post-Adr.:

Privat: 4 Smyrna.

London E. C.

London. N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensione.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Underfyrbøder.

Som Underfyrbøder eller Kullæmper søges Plads fra først i Novbr. af en Mejerist, vant til Fyring og Maskinpasning. Pladsen ønskes helst paa et større Dampskib. Mulige Tilbud bedes sendt til:

Mejerist A. Andersen,
Bjeverskov Mejeri, Borup St.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||

HAMBURG, Georgspl. 10.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raolle ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen

Hj.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.
Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kunsthvæverker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Kjøbenhavn, den 24. Oktober 1911.

Blandt de Institutioner, som det paa Sparekommissionens Initiativ er gaaet ud over paa Finanslovsforslaget er Handelsflaadens Skoleskibe, i hvert Fald da »Georg Stage«.

Stiftelsen »Georg Stages Minde«, der i en lang Aarrække har haft et Tilskud paa 15,000 Kr., er i Aar opført med 10,000 Kr., fordi der er fundet Overskud paa Skibets Driftsregnskab. Af denne Omstændighed alene vilde det imidlertid være meget forhastet at slutte noget om Nedsættelsens Forsvarlighed, hverken i den ene eller den anden Retning. »Georg Stage« anvender nemlig, saa vidt vi har kunnet bringe i Erfaring, ikke Afskrivninger, og et passende Overskud paa hvert Aars Drift er saaledes en uomgængelig Nødvendighed. Paa den anden Side afgiver det Regnskab, som aarligt offentliggøres af Stiftelsen, ikke noget Grundlag for en Vurdering af, hvilket Minimum det aarlige Overskud uden Fare kan gaa ned til; thi Regnskabet indeholder kun et Driftsregnskab, men ikke nogen Opgørelse over Stiftelsens Status, hvad der dog mulig hænger noget sammen med, at Stiftelsen ingenlunde er identisk med det Legat, hvis Hovedformaal det er at afgive Midler til Driften af Skoleskibet.

Under disse Omstændigheder unddrager Sagen sig foreløbig Offentlighedens Skøn. Forhaabentlig har der været forelagt Ministeriet saadanne Oplysninger om Stiftelsens økonomiske Forhold, at det af disse har kunnet sluttes, at en midlertidig Nedsættelse af Statstilskudet ikke vil bringe Skoleskibet i Fare. »Georg Stage« har nemlig mange Venner, endog ganske bortset fra den store Kreds af Søfolk, der har modtaget deres første Sømandsuddannelse om Bord i det smukke, lille Skoleskib.

Hvad det andet Skoleskib »Viking« angaar, er Sagen om muligt endnu mindre klar. Tilskudet til »Viking« er foreslaaet strøget af Sparekommissionen, og paa Finanslovsforslaget findes, som vore Læsere vil have set af det her i Bladet offentliggjorte Uddrag af dette, intet om »Viking«. Denne sidste Omstændighed er dog langt fra afgørende. »Viking« har, som bekendt, i de Aar Skibet har været i Drift faaet et Statstilskud af 50,000 Kr., men Forslaget herom er, saa vidt vi kan se, steds kommet frem som Ændringsforslag ved Finanslovens 2den eller 3die Behandling; at det ikke foreligger ved selve Finanslovsforslagets Fremlæggelse er i hvert Fald ikke noget nyt. Hvorvidt et Forslag om Tilskud vil fremkomme senere hen paa Samlingen kan næppe med fuld Sikkerhed oplyses i dette Øjeblik. Af Udtalelser, som Søfartsministeren forleden har fremsat overfor et herværende Dagblad, fremgaar det, at Ministeren ingenlunde har tabt »Viking« af Syne, men at man endnu ikke har modtaget noget Andragende fra Skoleskibsselskabet. Det er jo imidlertid ingen Hemmelighed, at Driften af Skoleskibet har kostet betydelige Ofre, og det, der for Tiden udkræves for at bringe Spørgsmaalet om Statstilskudet videre, er derfor efter alle Solemærker at dømme en Finansplan for »Viking«, paa hvilken Skibets Fremtid med fornøden Sikkerhed kan bygges.

Trods den megen Uenighed, der i sin Tid kom til Orde om »Viking«-Sagen, vil man dog sikkert fra alle Sider ønske Skoleskibets Bestyrelse Held til at løse denne Opgave.

Tyrkisk Cirkulære angaaende Krigskontrabande. Det tyrkiske Udenrigsministerium har tilstillet det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, en Fortegnelse af nedennævnte Indhold over Genstande og Materialer, som den tyrkiske Regering har besluttet at betragte som Krigskontrabande under Krigen mellem Tyrkiet og Italien:

1. Vaaben af enhver Art, derunder Jagtvaaben og adskilte Dele, der tydelig fremtræder som hørende til Vaaben.
2. Projektiler, Ladninger og Patroner af enhver Art og adskilte Dele, der tydelig fremtræder som hørende dertil, Bly og Platin.
3. Krudt, Materialer og eksplosive Stoffer, der er særlig bestemt til Krig, Salpeter, Kalisulfat, Klorkalium og Svovl.
4. Lavetter, Ammunitionsvoogne og Forstillinger.
5. Militærvogne og Maskiner af Jern, der anvendes til Krigsbrug, samt Værktøj, Redskaber og adskilte Dele, der tydelig fremtræder som hørende dertil.
6. Militær-Beklædningsgenstande og -Ekvipering, der tydelig fremtræder som saadan; militært Seletøj af enhver Art, naar det tydelig fremtræder som saadant; Ride-, Træk- og Pakdyr, der er anvendelige til Krig.
7. Lejrmateriel og adskilte Dele, der tydelig fremtræder som hørende dertil.
8. Kyradser og Panzerplader af Kobber, Støbejern og andet.
9. Krigsskibe og -fartøjer og adskilte Stykker, som ganske øjensynligt ikke kan benyttes andet Steds end paa et Krigsskib.
10. Redskaber og Apparater, der er fremstillet udelukkende til Fabrikation af Krigsammunition, til Fabrikation og Reparation af Vaaben og Land- eller Søkrigsmateriel.
- 11 a. Dyr og Kvæg af enhver Art, Kød, konserveret Kød, Beskøjter, Korn, enhver Art Konserver og Levnedsmidler.
- 11 b. Korn kun betingelsesvis.
12. Foder og Korn, der er egnet til Dyrefoder.
13. Klædninger og Beklædningsstoffer, Fodtøj, der er egnet til militært Brug.
14. Møntet Guld og Sølv og Guld og Sølv i Barrer.
15. Banknoter, Checks og andre Pengerepræsentativer.
16. Køretøjer af enhver Art, naar de kan benyttes i Krig, saavel som adskilte Stykker deraf.
17. Skibe, Baade og Fartøjer af enhver Art saavel som Skibsmateriel.
18. Flydedokker, Dele af Dokker saavel som adskilte Stykker deraf, Tove, Sejl, Tjære, Skibs- og andre Skruer, Hjul af enhver Art, Cylindre, Bolte, Haandsving, Plader til Reparation af Kedler, hydraulisk Kalk, Cement, Harpiks, Beg, Zink og Hamp, Hjørnebeslag (»Cornières«).
19. Fast Materiel, Trækmateriel og rullende Materiel til Jernbaner, Materiel til Telegrafer, Radio-Telegrafer og Telefoner samt Isolatorer.
20. Luftballoner og Flyvemaskiner, adskilte Stykker, der tydelig fremtræder som Dele deraf, saavel som Tilbehør, Genstande og Materialer, der tydelig fremtræder som bestemt til at anvendes til Luftballonfart eller anden Luftsejlsads.
21. Brændsel, Belysnings- og Opvarmingsmateriel, Nafta, Svovlsyre.
22. Krudt og Eksplosionsstoffer, som ikke er særlig bestemt til Krig.
23. Pigtraad, saavel som Redskaber, der tjener til at opsætte eller overskære Pigtraad.
24. Hestesko og Beslagsmedemateriel.
25. Seletøj, Sadler og hvad dertil hører, Kikkerter med 2 eller 1 Rør, Kronometre og de forskellige nautiske Instrumenter.
26. Runde Jernstænger med en Diameter af $\frac{3}{4}$ eller

$\frac{5}{8}$ Tomme, Nitnagler eller Jernstykker, der har en Tykkelse af over $\frac{1}{4}$ Tomme.

Disse Genstande vil overensstemmende med Pariserdeklarationen af 16. April 1856 kunne beslaglægges af den tyrkiske Regering, selv om de findes om Bord paa Skibe, der fører neutralt Flag.

Behandlingen af Kornladninger fra Sortehavs-Havnene. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har det tyrkiske Udenrigsministerium under 13. ds. meddelt Gesandtskabet, at den tyrkiske Regering har besluttet, at Kornladninger, der kommer fra Havne ved det sorte Hav og er bestemt til neutrale Havne, kan passere Bosphorus og Dardanellerne. Hvad angaar Kornladninger, der er bestemt til Italien, faar disse kun Lov at passere, for saa vidt de ikke er bestemt til Brug for den italienske væbnede Magt eller Administration. Der skal være Formodning for, at nævnte Ladninger er bestemt til den italienske væbnede Magt eller Administration, hvis Forsendelsen er adresseret til de italienske Myndigheder eller til en Handler, der er etableret i Italien, naar det er notorisk, at denne Handler er Leverandør af Genstande og Materialer af denne Art, samt hvis Forsendelsen er bestemt til en befæstet Plads eller til en anden Plads, der tjener som Basis for den italienske væbnede Magt. Som Pladser af sidstnævnte Art skal betragtes: Spezzia, Civita-Vecchia, Neapel, Tarent, Bari, Brindisi, Ancona, Castellamare di Stabia, Catania, Syracus.

Den ovennævnte fri Passage vil kun kunne opnaas, for saa vidt vedkommende Konsulat (for danske Skibes Vedkommende det kgl. svenske Gesandtskab i Konstantinopel) skriftlig overfor Konstantinopels Havnekaptajn-Embede erklærer, at den omspurgte Ladning hverken direkte eller i Henhold til ovennævnte Formodning er bestemt til Fjendens væbnede Magt eller Administration, og heller ikke til ovennævnte befæstede Pladser.

K r i g e n. London, den 20. Oktober. Officielt meddeles, at Italienernes Fastsættelse af Østgrænsen for Blokaden af Tripolis, hvorved ægyptisk Territorium er blevet indbefattet under Blokaden paa en Længde af 200 Mil, skyldes en Fejltagelse, som den italienske Regering har berigtiget ved en Meddelelse til sine Gesandter i Udlandet. Som Grænse for Blokaden er fastsat Bugten ved Solum. (»Ritz. Bur.«.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 91/1911, afsagt 11. Oktober 1911. Matros Otto Andersson mod Kaptajn G. L. Hansen, Fører af Dpsk. »Spigerborg«.

Efter at »Spigerborg« i April Maaned 1911 havde lossat en Ladning Kul i Memel, afgik det til Windau for at indtage en Ladning Korn, og efter Ankomsten dertil blev de Rum, hvori der havde været Kul, rensat og malet for at gøre dem i Stand til at modtage Kornlasten, hvorhos Skibet, der under dets sidste Rejse var bleven tilgroet med Søplanter i Vandgangen, blev skrabet og derefter malet udenbords.

Da Skrabningen ikke var bleven tilendebragt Lørdag Aften den 29. April, fik Dæksmandskabet Ordre til at udføre Arbejdet den paafølgende Søndag, og da Mandskabet vægrede sig herved, optog Kaptajnen den 2. Maj Forhør over de Paagældende, hvorunder fire af dem vedtog at betale hver især en Bøde lig med fem Dages Hyre

til Bombebøssen i Kjøbenhavn, medens den femte, Citanten, Matros Otto Andersson, nægtede at afgøre Sagen paa denne Maade, og Kaptajnen ansaa ham derefter i Medfør af Sølovens § 102 med en Straf, bestaaende i Tab af en Kvantum Maanedes Hyre eller femten Kr. til Bombebøssen.

Saa snart »Spigerborg« indkom hertil, indgav Citanten her til Retten Klage over den ham paalagte Straf, idet han under Henviisning til Sølovens § 44, 2det Stk. gjorde gældende, at Kaptajnen har været uberettiget til at tilpligte Mandskabet at beskæftige sig med et Arbejde som det ommeldte paa en Søndag, og han paastaar under nærværende Sag, den ham paalagte Bøde ophævet og sig dens Beløb udbetalt.

Indstævnte har paastaet sig frifunden.

Under Sagen er det af Indstævnte anført, at »Spigerborg« havde spildt en ikke ringe Tid ved, at der var Strejke blandt Havnearbejderne i Memel, samt, at dets Fart var bleven stærkt nedsat som en Følge af Bevoksningen med Søplanterne. Naar det blev paalagt Dæksmandskabet at udføre det paagældende Arbejde om Søndagen, var Grunden hertil, efter hvad han videre har anført den, at det var nødvendigt straks efter Ankomsten til Windau at rense og male Skibet indenbords, for at Rummene kunde blive tørre til den Dag, Tirsdagen den 2. Maj, da Skibet skulde indtage sin Kornlast, og der havde da ikke været Lejlighed til forinden den 29. April at paabegynde Rensningen udenbords, hvilken Rensning med paafølgende Maling paa den anden Side maatte foretages, medens Skibet var tomt og laa højt paa Vandet.

Der findes nu at maatte gives Indstævnte Medhold i, at der ved Sølovens § 78 er hjemlet ham Ret til at paalægge Skibsmændskabet at udføre det oftnævnte Arbejde om Søndag, og han har derfor yderligere i Sølovens § 102 haft Hjemmel til, da Citanten vægrede sig ved at udføre Arbejdet, at anse ham med Bødestraf, men idet den Citanten paalagte Bøde, som nævnt 15 Kr., under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, findes ikke at burde have oversteg et Beløb lig fem Dages Hyre eller 10 Kr., vil den være at nedsætte i Overensstemmelse hermed.

Da Indstævnte har deponeret den paagældende Bøde her i Retten, findes det derimod ikke nødvendigt i Dommen at udtale noget angaaende Citantens Ret til at erholde de 5 Kr. deraf udbetalt.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Af The Baltic and White Sea Conference's Cirkulære.

Lastning af Props i Finland.

Et tysk Rederi skriver til Foreningen:

»Som Regel opstaar der Uenighed om det indlastede Kvantum, hvis Fragten skal betales pr. indtagen Favn. Kaptajnen nødes undertiden til at fremsætte en særlig Protest og gøre gældende, at Skibet har faaet flere Favne om Bord, end Afskiberens og Køberens Repræsentant har indført i Konossementet. I Lossehavnen kan Rederiet ikke godt udsætte sig for Udgifterne og Opholdet ved en Maa-ling. Disse Bekostninger bliver altid for Redernes Regning, selv om det opgivne Kvantum er forkert. Den Ekstrafragt, som Damperen vil opnaa i et saadant Tilfælde, vil næppe dække Udgifterne, og det er jo altid tvivlsomt, om Udbyttet vil blive bedre eller ringere.

Hvad kan der gøres for at sætte en Stopper for dette Misbrug i Finland? Kunde der ikke arrangeres et eller andet Modtræk paa de forskellige smaa Lastepladser? Jeg tror, at dette vil være den eneste Maade at byde dette Uvæsen Spidsen paa.«

Ophold i Archangel.

En svensk Reder, der for nylig har haft en af sine Dampere i Archangel, meddeler Foreningen, at den blev opholdt der mere end den dobbelte Tid paa Grund af Regnvejr. Han skriver derom:

»Jeg beder meddelt til Foreningens Medlemmer, hvilken Tid Lastning i Hvide Havet kan lages, da der kun behøver at falde nogle faa Draaber Regn for at give Afskiberen et Paaskud til at standse Indlastningen. Efter min Mening er det paa høje Tid, at der bliver gjort noget for at modarbejde dette store Tidsspilde. Enten burde Certepartiet fastsætte et Minimumskvantum, som skulde inkluderes daglig uden Hensyn til Vejret, eller, hvis man ikke kan blive enig herom, saa maa vore Medlemmer forhøje Fragten saa meget, at det unyttige Ophold bliver betalt.«

Indsenderen vedlægger tillige et Uddrag af Skibets Journal, hvoraf det fremgaar, at under tretten Dages Ophold i Archangel blev Arbejdet helt eller delvis stoppet paa Grund af Regn i ikke mindre end ni Dage.

Anvendelse af Winchmen i Rotterdam.

Foreningen har bragt i Erfaring, at der sidste Aar er blevet afsagt en Dom ved Rotterdams Appelret med Hensyn til ovenstaaende Spørgsmaal. Sagen angik en Dampere, som var ankommet til Rotterdam med en Ladning Kul.

Certepartiet indeholdt følgende Bestemmelse:

»Consignees to effect the discharging, steamer paying 9 d. per ton and providing only steam, steamwinches, winchmen, gins and falls.«

Modtageren sendte imidlertid »winchmen« om Bord fra Land. Dampere's Kaptajn tilbød sin egen Besætning til Arbejdet, men tillod eventuelt Modtagerens Folk at betjene Spillene. Om Betaling blev der ikke talt. Mægleren præsenterede senere Skibet en Regning paa Fl. 87,46 som Betaling for »winchmen« og trak dette Beløb fra Fragten. Modtageren gjorde i Retten gældende, at han havde antaget Folk fra Land af den Grund, at de egnede sig bedre for Arbejdet end Skibets Besætning, og fordi de Arbejdere, som skal losse Dampere, i Reglen gør Indvendinger imod at arbejde sammen med en udenlandsk Besætning. Modtageren gjorde ogsaa gældende, at Kaptajnen var gaaet ind paa denne Ordning ved at tillade Folkene at komme om Bord. Retten kom imidlertid til den Anskuelse, at Kaptajnen ved at tillade disse Folk at komme om Bord ikke dermed var gaaet ind paa, at de skulde arbejde for Rederiet's Regning, da han kunde have faaet Arbejdet udført uden nogen Bekostning af Skibets Besætning. Retten kom endvidere til det Resultat, at Kaptajnen, da Ladningsmodtageren ikke havde meddelt ham det modsatte, maatte mene, at da denne havde antaget de andre Arbejdere, saa maatte disse »winchmen« ogsaa være dér for Modtagerens Regning, og at denne derfor ikke var berettiget til at indgive Regning over Udgifterne til dem. I Dommen blev der derfor givet Rederiet Medhold med Hensyn til det ovennævnte Beløb, der tilkendtes med Renter fra den oprindelige Stævnings Dato, og begge Parter's Omkostninger, der beløb sig til Fl. 208.07.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet maa Bottenhavet og til Dels Finskebugten betragtes som afsluttet for Sejlere, dog ikke af Mangel paa Fragter, idet der er flere Laster fremme, men paa Grund af Vinteren, som har begyndt at indfinde sig. Rusland har som sidste Uge nogle Træ- og Havrelaster. Tyskland har enkelte Kornlaster til England, som dog er uden væsentlig

Interesse. Danmark har et større Antal Kornlaster til England eller Kontinent samt enkelte til Østnorge, men Raterne 1/3 pr. 448, Kulhavnbasis, er lidet lønnende. Syd- og Vestsverig samt Østnorge ligger uforandret med tilstrækkelige Laster for den ledige og ventende Tonnage. Markedet ligger saaledes efter det indskrænkede Fartomraade ret godt.

Af Returfragter Vest fra er der færre Kulfragter til danske Havne, medens Østnorge og Tyskland har flere Noteringer til £ 8 og £ 8.10, som fremdeles noteres ogsaa til danske Havne. Claylaster tilbydes tilstrækkelig for »kanalliggende« Skibe, medens Foderstoflaster er knappe.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland heller ikke i afvigte Uge vist nogen livligere Tendens, og det er kun faa prompte Kornlaster, som kommer i Markedet. Pr. November udbydes fra Rostock 4 M. for Rug, 5 M. for Havre, hvorimod de andre tyske Pladser endnu intet har fremme. Sverig er lige fast og slutter til højere Rater, Carlshamn bl. a. Gadesten til Rostock 4 M., Halmstad, at lade i Havnen, til Lübeck 3¾ M., Stettin 4 M. Danmark har fra Provinserne vedblivende nogle Byglaster til Kjøbenhavn 11 Øre, Haderslev 15 Pf. samt Kartofler til Warnemünde 3½ M. Mange ny Byglaster tør næppe ventes i den nærmeste Tid, da England i disse Dage foretager ret store Indkøb af Byg. Kjøbenhavn ligger ret stille og sluttede Sojakager til Göteborg 3½ Kr., Byg til Østbornholm 13 Øre, Præstø 12 Øre; nogen Udsigt til væsentlig Bedring derfra er der egentlig ikke.

Fra Sø og Land.

En Lods fisk. Sømænd, som har sejlet paa Ny Zealand, vil med en vis Deltagelse høre, at en dér velkendt Lods fisk, der gik under Navnet »Pelorus Jack«, er død, skriver »Shipp. Gaz.« Den berømte Fisk har i 21 Aar mødt alle Dampere, som gik til Wellington, N. Z., ud for Pelorus Stræde.

I Følge Meddelelse fra Wellington blev dens døde Legeme fundet ved Durville Island den 21. Marts d. A., tildels ædt af Hajer.

»Pelorus Jack«, som hørte til Delfinarten kom regelmæssig for at møde alle Dampere, som kom gennem nævnte Stræde, hvad enten det var Dag eller Nat, og blev anset som en af Mærkværdighederne paa Turen mellem Wellington, Picton og Nelson. Den har været set i dette Stræde i over tyve Aar og ilede i Almindelighed foran ethvert Skib som en Slags Lods. Tidligere blev den ogsaa kaldt Lods fisken.

Det store Dyr siges at have været den sidste overlevende af et Hold af samme Art, som har levet i dette Stræde for et halvt Hundrede Aar siden. For flere Aar siden inorede de Rejsende sig med at skyde efter Dyret med Revolvere fra Dampernes Dæk, men tilsidst blev »Jack« saa populær mellem Passagererne paa denne Rute, at den omsider blev fredlyst og beskyttet ved en Parlaments-Akt. Den var sikkert det eneste Sødyr i Verden, som nød den Ære.

Havarier og Forlis.

Roseklippen, 3/m. Skonnert af Häfverö, der, som meddelt, grundstødte paa Sydøstsiden af Amager, er bragt flot af Svitser's og ind hertil. Skibet er læk, maa losse og reparere. Lasten var bestemt hertil.

Fimreste, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Eupatoria til Riga med en Ladning Salt, 6.000 Tons, grundstødt ved Hyllekrog. Ladningen lossedes i Lægtere. Svitser's assisterede Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Yrsa, 3/m. Skonnert af Troense, er indkommet læk til Sandham.

Jacobine, Skonnert af Odense, er, medens den laa for Anker udfør Brunshausen, bleven paasejlet af den tyske Skonnert »Anna« af Hamburg. »Jacobine«, der fik en Del ovenbords Skade, blev slæbt til sit Bestemmelsessted Harburg, hvor Skaden repareres. »Anna« fik Skade paa Stævnen etc.

Haabet, 3/m. Skonnert af Faaborg, er, paa Rejsen fra Charles-town til Riga med en Ladning Pibeler, indkommet læk til Plymouth.

Solon, Skonnert af Svendborg, der paa Rejsen til Karrebæksminde grundstødte Vest for Højen, er bragt flot af Østerby Baadelang, tilsyneladende ubeskadiget.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Hamburg til Aarhus i Taage grundstødt paa Thunø Røn. Assistance er afsendt.

Seine, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Finland til Frankrig med Træløst været paa Grund paa Øland og er ankommet hertil for at reparere en Bundskade.

Oddfried, Dpsk. af Kristiania, har været paa Grund ved Højen Fyr, men er af Svitzers »Viking« bragt flot tilsyneladende ubeskadiget.

Tomsk, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommen til Antwerpen og har paa sin Rejse fra Petersborg været paa Grund i Kielerkanal. »Tomsk« kom flot uden Assistance og fortsatte.

Aghia Paraskevi, Dpsk. af Syra, der, som meddelt, grundstødte paa Sletterhage og blev bragt flot af Svitzers, er indkommet til Aarhus for dér at losse sin dertil bestemte Last. Da Skibet ikke er lækt fortsattes til Odense og Kolding med Restladningen af Oljekager.

Adele, Galease af Marstal, har den 21. ds. ved Friedrichsort været i Kollision med tysk Panzerkrydser »Friedrich Carl« og faaet en Del ovenbords Skade. Krydseren, der ikke fik Skade ved Kollisionen, bugserede Galeasen i Havn i Holtenu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 18. ds. løb en ny Skonnert af Stabelen fra Øxenbjerg Skibsværft i Svendborg. Skibet fik Navnet »Maagen«, det maaer 79 Brutto Reg.-Tons og skal føres af Skibsfører H. P. Nielsen, Fakse, der tillige med Styrmand L. Nielsen, bliver dets Ejer.

»Maagen« er det andet Skib af samme Størrelse og Type, som er sat i Vandet fra Øxenbjerg Skibsværft, ligesom der paa samme Værft i Aar er bygget og afleveret tre Længtere paa e. 52 Tons Stykket til »D. F. D. S.«.

Paa den ledige Bedding lægges i en nær Fremtid Kølen til et lignende Skib.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien ank. Kobe 21./10. for udg. — Indien afg. Leith 20./10. for hjemg. — Kina pass. Perim 21./10. for hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Tranquebar afg. Hongkong 15./10. for hjemg. — Bandon pass. Gibraltar 18./10. for udg. — Bintaug afg. Devonport 20./10. for hjemg. — Chumpon afg. Colombo 14./10. for udg. — Pagan afg. Sabang 16./10. for hjemg. — Samui afg. Genua 19./10. for hjemg. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. London 19./10. for udg. — St. Jan ank. London 19./10. for hjemg. — St. Thomas afg. Paramaribo 20./10. for hjemg.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gefle 14./10. — Nelly, Clausen, afg. Ostende 20./10. til Leith. — Fanny, Eriksen, afg. Hernösand 18./10. til Rouen. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 14./10. for Bilhao. — Alexy, Lorentzen, ank. Saffi 16./10. — Daguy, Sørensen, ank. Eshjerg 20./10. — Mary, Bang, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 21./10. for Danzig.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Barcelona 15./10. — Nautik, N. Nielsen, pass. Brixham 14./10. for Palma. — Nordsoen, Gram, afg. Borgå 18./10. til Malaga. — Nexos, Basse, afg. Grimsby 20./10. til Hangö. — Ellen, Hansen, afg. Antwerpen 20./10. til Seaham. — Gerda, Iversen, pass. Hanstholm 19./10. for Oxelösund. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 18./10. til Hamburg. — Inger, Schiiff, pass. Brixham 19./10. for Barcelona. — Jo-

hanne, Thøgersen, ank. Denia 20./10. — Olga, Christensen, pass. Brixham 20./10. for Barcelona. — Rigmo, Larsen, afg. Königsberg 18./10. til Jacobstad. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 20./10. for Rakkala. — Bodil, Uldall, pass. Hammeishus 21./10. for Pasages. — Dagmar, Skou, ank. Rotterdam 20./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 14./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 13./10. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. London 19./10. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 20./10. til Sarpsberg. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 15./10. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. London 19./10. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 15./10. til London. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Campbellton 17./10. til Dublin. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Tyne 8./10. til Restigouch. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 14./10. — Helmer Møreh, Thorsøe, afg. New Mills 8./10. til Birkenhead. — Nera, Dahl, ank. Petersborg 21./10.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Rotterdam 20./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Windau 21./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Leith 21./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Aarhus 21./10.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Kolding 21./10.

Heimdahl. Helga, Vaaben Hansen, afg. Blyth 19./10. — Martha, Christensen, ank. Carlsborg 19./10. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 22./10. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 22./10. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 18./10. — Daguy, Therkildsen, afg. Borgå 20./10. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./10. — Jeanne, Olsen, afg. Sunderland 19./10. — Vera, Larsen, ank. Swansea 20./10. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 22./10. — Aunne, Leth, afg. Rouen 21./10. — Kamma, Löffler, afg. Stax 14./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Randers 18./10. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 17./10. — Vera, Thing, ank. Riga 17./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 20./10. — Helene, Sørensen, ank. Kiel 18./10. — Sjælland, Svarrer, afg. Königsberg 21./10. — Agnete, Dam, afg. Frederikshavn 19./10. — Hermia, Farup, ank. Frederikshavn 16./10. — Alice, Jørgensen, afg. Odense 21./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kiel 17./10. — Ragnhild, Schultz, ank. Methil 20./10. — Valborg, Hansen, afg. Sarpsberg 20./10. — Gunhild, Hansen, afg. Hungerburg 20./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Windau 20./10. — Skinfaxe, Faber, ank. Petersborg 20./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kiel 19./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Burntisland 20./10. til Aarhus. — London, Bom, afg. Methil 18./10. til Kiel. — Paris, Tholander, ank. Kronstadt 21./10. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 20./10.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 21./10. til Riga. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Grimsby 14./10. — Roma, v. Thun, ank. Grangemouth 19./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Filadelfia 19./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sundsvald 22./10. — Svend, Schmidt, afg. Moranen 18./10.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Windau 21./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Trångsund 19./10. — Høland, Poulsen, afg. Wismar 22./10. — England, Andersen, afg. Bandholm 21./10. — Ruslaud, Bennetsen, afg. Pillau 22./10.

Sejlskibe.

Nordby-Fana. Havila, Dugsen, ank. Junin 10./10.

Sønderho-Fana. Martha, Fiseher, afg. Hamburg 14./10. til Rio Grande.

Ærs. Thyra pass. Beachy Head 15./10. for Bahia. — Maagen, Mortensen, er afg. til Calamata. — Haabet, Rise, ank. Barthøft 18./10. — Skandia, Fabricius, ank. Bristol 19./10. — Castor, Albertsen, ank. Libau 20./10. — Duen, Hay, ank. Randers 19./10. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Antwerpen 19./10. — Lauritz, Folmer, ank. Kristiania 19./10. — Industri, Raahauge, er afg. Labrador til Gibraltar f. O. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Appledore Devon 20./10. — Genius, Bastrup, ank. Gravesend 21./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Havre 20./10. — Fuglen, Schmidt, ank. Brahestad 20./10. — Maren, Albertsen, ank. Faro 20./10. — Ingolf, Olsen, ank. New Ross 20./10. — Anne, Mikkelsen, ank. Falmouth 20./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Oktober 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Af The Baltic and White Sea Conference's Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgaardshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kra-ner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværk-steder. Frilager ved Toldboden.
Frederiks-havn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gæl-dende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøben-havn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshav-nen Nord fra gen-nem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bol-værker paa Kristi-anshavnssiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller lad-es ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller lad-es ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres. og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	i Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster; i Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Paste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaa let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhaleplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhaleplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalepladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforudnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansspor langs Bolværkerne. Kølhaleplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbansspor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhaleplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningers Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{4}$, alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guld- borg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guld- borg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havne- plads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Hav- nen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køl- halingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vinter- maanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Ind- sejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastnings- omkostnin- ger meget billige.	Jernbanespor ved Hav- nen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe. Skibs- byggeri og Ophaler- bedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsej- lingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Anker- bund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme- hørende Far- tøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke be- nyttes; iøvrigt mo- derate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved- sagentlig af et Speditør- Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds- kolonne.	Jærnbanespor hele Hav- nen rundt, Kølhalings- plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre- Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjor- den 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning be- sørges af Handelsfor- eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværk- steder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Is- bryder, som selv i stren- ge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværkevand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalehavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde; afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladsningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Cbr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperi og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongenegade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansenco“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansenco“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harklatsen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperi

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vesler Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 83.

Kjøbenhavn, Fredag den 27. Oktober 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Påliat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træslibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	-----------------

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnere Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørjes.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon } 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 } 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensure Telefon-Nr. 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Stenfiskerfartøj til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er min Jagt, bygget til Stenfiskeri 1878, bygget til og vel vedligeholdt, udmærket Sejler, laster 73 000 Pd. dw., maaler 13⁸¹/₁₀₀ Netto, 17²⁴/₁₀₀ Tons Brutto. billig til Salg ved Henvendelse til Under-egnede:

Skipper N. Christiansen,
Bibrostræde 13. Næskov.
Telefon 401.

Dr. Wiuff Petersen (fh. H. C. Lunds Klinik) Hud- og Kønssygdomme Vesterbrogade 16.

Træffes Søgnedage fra 12-2, samt Mandag, Onsdag og Fredag Aften Kl. 6¹/₂-8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Løsepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP.FABR. XANIA

Forsikring af Søfolks Effekter

tegnes til billige, faste
Præmier af

Forsikrings-Akts. „Frejr“

(Aktkap. Kr. 100.000)

Agenter antages.

Hovedkontor:

Holbergsgade 22. København.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig mod alt til fagel henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

Den
bedste!

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.



Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Kjøbenhavn, den 27. Oktober 1911.

Vi har modtaget følgende:

Swarland. I Følge de offentliggjorte Efterretninger er der nu ingen Haab om, at Dampere »Swarland« eksisterer længere eller, at dens Passagerer og Besætning endnu er i Live. Vi er altsaa igen stillet over for et af de ganske vist sjældne, men meget sørgelige Tilfælde »Forlis med Mand og Mus«, og det er ikke saa underligt, at den offentlige Mening omfatter en saadan Ulykke og de mange druknede Menneskers Skæbne med særlig Deltagelse; det er ogsaa en Selvfølge, at Interessen tiltager ved Oplysning om, at den savnede Dampere havde opnaaet den respektable Alder af 44 Aar. Der er forhaabentlig ingen Aarsag til at forudsætte Alderdomsvaghed som medvirkende Aarsag til Katastrofen, men enhver maa indrømme, at det vil være en Beroligelse at se officiel Oplysning om, at Ulykken maa henregnes til de uafvendelige, som ikke kan forebygges ved Menneskers Omsorg; og det er uden Tvivl i de interesserede Parters Interesse, at saadanne fremkommer hurtigst muligt.

I Følge Lov om Søretter m. m. af 12. April 1892 § 11 »paaligger det Rederen inden ni Maaneder, efter at han sidst hørte fra eller om Skibet, at gøre Indberetning til Justitsministeren med Oplysning om, naar og hvor det formodes, at Ulykken er sket, og hvad der antages at have foranlediget den. Ministeren tager derefter Bestemmelse om, hvor vidt og ved hvilken Ret nærmere Undersøgelse skal finde Sted.«

I dette Tilfælde kan der ikke, som f. Eks. ved Sejlskibe under lignende Forhold, være Anledning til at udsætte den retslige Undersøgelse af Sagen; thi jo længere Tid der hengaar, desto mindre Udsigt vil der være til at faa de nødvendige Oplysninger fra Folk, der har arbejdet om Bord paa Skibets sidste Ladeplads, samt saadanne der sidst har set det, eller fra de sagkyndige Avtoriteter, der paa Rederiet eller det Offentliges Vegne har paaset og godkendt Skibets Tilstand og derfor maa være medansvarlige for dets Sødygtighed.

I Henhold til foran nævnte Lovs § 9 vil det Offentlige særlig undersøge, om Ulykken er en Følge af:

- a) Fejl eller Mangel ved Skibet dets Udrustning eller Bemanding;
- b) Skibets Overlastning, Lastens urigtige Stuvning eller Fordeling eller dens farlige Beskaffenhed eller utilstrækkelig eller uforvarselig Belastning;
- c) Forseelse eller Forsømmelse af Skipper eller Mandskab eller af andet Skibs Skipper eller Mandskab;
- d) Forseelse eller Forsømmelse af Lods eller Mangler ved Søkort, Fyr, Sømærker eller andre til Sikkerhed for Søfarten anbragte Indretninger, eller Forseelse eller Forsømmelse fra de Personers Side, hvem Tilsynet dermed og Betjeningen deraf er betroet.

Det fremgaar deraf, at Retten ikke savner Midler eller Anvisning paa, hvorledes der paa betryggende Maade kan skaffes værdifulde Oplysninger om Skibe, hvorfra ingen kommer i Land, og kan berette, om Ulykkens Aarsag til Advarsel og Efterretning for de mange, der er udsat for at komme under lignende Forhold.

P. Hedegaard.

Krigen. Forsvarsforanstaltninger i Saloniki's og Smyrna's Havne. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering i Følge Cirkulære af 16. og 17. d. M. sat Salonikis og Smyrnas Havne i Forsvarstilstand ved Kontaktminer. I Anledning heraf og for at forebygge Ulykkestilfælde er det anordnet, at et til dette særlige Formaal bestemt Lods-fartøj skal give neutrale Skibe, der anløber nævnte Havne, Anvisning om, hvilken Retning, de skal tage saavel ved Ind- som Udloben af Havnene.

Det paagældende Lods-fartøj vil til Stadighed udføre dette Hverv.

Oprettelse af Priseretter i Tyrkiet. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering i Følge Cirkulære af 17. d. M. nedsat tre Priseretter i henholdsvis Konstantinopel, Smyrna og Saloniki til Paadømmelse af de under Krigen mellem Tyrkiet og Italien opstaaende Prisesager.

Broen og Maskinrummet. Fra Sydney skrives til »Shipp. Gaz.«: En Opfindelse af nogen Interesse med Hensyn til Overførelse af Lyd om Bord i Dampere og andre Skibe er med Held blevet prøvet for nylig her i Sydney. Opfindelsen har faaet Navnet Audefon, og Opfinderen er en Australier. Opfindelsen vil kunne gøres nyttig paa mange Maader. Den frembyder bl. a. Mulighed for en meget tydelig og virkningsfuld Forbindelse mellem et Skibs Fører paa Broen og Maskinrummet, og saa fuldkomment bliver Stemmen overført, at Maskinens Snurren, Dampens Hvislen eller de mange Ting, som bidrager til at fremkalde Larm i et Maskinrum, ikke kan overdøve Kaptajnens Stemme fra Broen. Det paastaas, at Instrumentet ikke let kommer i Uorden, og at det i mange Henseender langt overgaar de hidtidige Maader til at tilvejebringe Forbindelse paa.

Havnen i Valparaiso. Santiago de Chile, den 19. Oktober. Regeringen agter at udføre omfattende Udvidelser af Havnen i Valparaiso. Tilbud paa disse Arbejder skal indleveres inden April Maaned næste Aar. Arbejderne vil ialt komme til at beløbe sig til c. 40 Millioner Pesos. (Ritz. Bur.).

Sammenslutning. Firmaerne C. K. Hansen og Schack-Steenberg, der gør Forretning i Bunkerul, og som har Plads Side om Side paa Refshaleøen, har sluttet sig sammen og vil fremtidig blive ledet af en fælles Direktion, bestaaende af Grossererne Robert Hansen og Andreas Erlandsen. Aktiekapitalen er i Følge »Natt.« 600,000 Kr.

Det østasiatiske Kompagnis Dampere »Indien« vil i en nær Fremtid afgaa til Pladser paa Vestkysten af Sydamerika medtagende Gods ogsaa til Buenos Aires paa Østkysten. Det er Meningen, at Kompagniet, hvis Baade jo allerede i en Aarrække har besejlet Vestindien, nu ogsaa af og til vil lade et Skib gaa rundt om Sydamerika til Vestkysten, for saavidt Forholdene maatte vise sig gunstige. (»Berl. Tid.«)

Nautisk Almanak. Vi har modtaget Nautisk Almanak for Aaret 1912, 22. Aargang, udgivet af Navigationsdirektør I. A. D. Jensen. Bogen erholdes i Bogladerne til en Pris af 50 Øre.

De italienske Fyr i Det røde Hav tændes paa ny. London, den 24. Oktober. Det engelske Udenrigsministerium meddeler, at den britiske Gesandt i Rom har indberettet, at den italienske Regering har givet

Ordre til, at alle de italienske Fyr, som har været slukket i Det røde Hav, skal tændes igen.

(»Shipp. Gaz.«.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 32/1911, afsagt den 29. August 1911. Firmaet Louis Dreyfus & Co., London, ved dets her-værende Repræsentant Firmaet Theo Kliatschko mod Det dansk-russiske Dampskibsselskab.

Ved Certeparti af 11. Januar 1910 bortfragtede de Indstævnte, Det dansk-russiske Dampskibsselskab, som Repræsentanter for Dampskibet »Dania«s Rederi det nævnte Skib til Firmaet Louis Dreyfus & Co., London, for at føre en Ladning Oljekager og Korn fra Novorossisk til Danmark. Skibet indtog sin Last i Dagene fra den 4. Februar til den 12. Februar dels fra Elevator og dels fra Jernbanevogne. Enkelte af Dagene havde det regnet noget. Skibet afgik med sin Ladning den 13. Februar og ankom hertil Landet i Marts Maaned. En Del af Ladningen udlossedes i Kjøbenhavn og Odense. Restladningen var bestemt til Esbjerg, til hvilken By Skibet ankom den 21. Marts.

Da man den 22. Marts begyndte Udlosningen, viste det sig, at noget af Bygladningen under den agterste Luge i Lastrum Nr. 2 var noget fugtig og varm. Modtagerne lod derfor den 23. Marts udmelde Skøns mænd (en Købmand og en forhenværende Skibsfører) for at skønne over Skadens Aarsag. Disse Skøns mænd, der tilsaa Ladningen flere Gange om Dagen under Udlosningen den 23. Marts, 26. og 29. Marts (de mellemliggende Dage var Helligdage i Paasken), afgav under 30. Marts en Skønsforretning, hvorunder de udtalte, at de, da der ikke fandtes Tegn paa, at der var trængt Vand igennem Lugen, maatte gaa ud fra, at Beskadigelsen var fremkommen som Følge af, at Varmen fra Fyrpladsen var trængt gennem Skoddet og havde bevirket Sved og Varme i Byggen med paafølgende Beskadigelse. De tilføjede, at det til Stede værende Træskod var utæt, at der var trængt en Del Byg ind i Mellemrummet mellem dette Træskod og Jernskoddet, og at Varmen fra Fyrpladsen som Følge af denne Utæthed havde haft Adgang til Lasten.

Under 26. Marts blev der paa Skibets Foranledning udnævnt to andre Skøns mænd (to forhenværende Skibsførere), der indfandt sig i Skibet den 26. og 29. Marts, og som under sidstnævnte Dato afgav et Skøn, hvorunder de udtalte, at de maa formode, at det beskadigede Byg maa have haft saa megen Fugtighed i sig ved Indladningen, at den i Forbindelse med Varmen, som under Rejsen kan være kommen gennem Isoleringsskoddet, har forarsaget Byggens Beskadigelse. De bemærker, at der var en Afstand af c. 17 Tommer mellem Isoleringsskoddet og Maskinskoddet, og at der i Træ-Isoleringsskoddet fandtes nogle Aabninger, hvorigennem der var løbet noget Byg ind i Rummel mellem Skodderne, men denne Byg var ubeskadiget.

De to førstnævnte Skøns mænd har ansat Værdien af det beskadigede Byg til 4 Kr. pr. Ctr.

Idet Citanterne paa Grundlag heraf har opgjort deres Tab til Kr. 2,992.16, har de under nærværende Sag paa-staaet Indstævnte dømt til paa »Dania«s Vegne at betale dette Beløb med Renter og Omkostninger.

Under Sagen har samtlige Skøns mænd givet Møde her for Retten for at afhjemle deres Skøn.

Efter de af Skøns mændene afgivne nærmere Forklaringer og det iøvrigt fremkomne maa der gaas ud fra, at Indfyringsstederne har været indrettet med de almindelige Beskyttelsesmidler mod Straalevarmen, at Kedlen og Indfyringsstederne har været i en Afstand af otte Fod fra Skoddet til det paagældende Lastrum, og at der paa Fyrpladsen i Nærheden af det omtalte Skod fandtes to til-

strækkeligt store Ventilatorer, saaledes at der altsaa maa antages at have været tilstrækkelig Træk paa Fyrpladsen. Paa den anden Side af Staalskoddet ind til Lastrummet Nr. 2 i en Afstand af 17 Tommer fra Staalskoddet har det nævnte Træskod været anbragt. Det gik fra Lastrummets Bund op til Dækket, og det bestod af 2½ Tomme Planker, der stod paa Højkant. De omtalte Aabninger maa antages at have været Revner, der er fremkommen mellem Plankerne, ved at disse har trukket sig noget sammen ved Varmen. Paa et Sted oppe under Dækket i Mellemrummet mellem to Planker, har der været en større — et Par Alen lang — Aabning, fremkommen ved, at en Flis er gaet af. Aabningen var saa bred, at man kunde stikke en Haand igennem den.

Den beskadigede Byg har dannet en Bunke, strækkende sig fra Skoddet forefter hen under den agterste Luge, Bunken gik langt fra ud til begge Skibssider, men gik noget længere ud mod Styrbordsside end mod Bagbordsside, ligesom den om Styrbord strakte sig længere fremefter end om Bagbord. Øverst oppe synes det varmeste Korn at have ligget i Nærheden af Skoddet, men længere nede synes det varmeste Korn at have ligget længere forefter. Beskadigelsen strakte sig ikke ned til Skibets Bund, idet Kornet i de nederste Par Alen overalt var sundt. Beskadigelsen var ikke stor. Kornet var varmt og noget brunt og lugtede en Smule muggent, men denne Lugt og Varmen gik hurtig af det, efter at det var udloset.

Det sidste Hold Skøns mænd har tænkt sig, at en Del af det Korn, der er styrtet ned i det paagældende Lastrum, har været noget fugtigt f. Eks. af Regn, og at den fugtige Del — som lettere end fuldstændig tørt Korn har taget mod Varmen fra Fyrpladsen — er kommen til at ligge i en Bunke som den ovenfor beskrevne.

De første udmeldte Skøns mænd har ment af Kornets Tilstand at kunne skønne, at det ikke har været mere vaadt end det øvrige Korn, og at det er tør Varme, der er kommen ind fra Fyrpladsen, som har beskadiget det. At Beskadigelsen har bredt sig i Kornet saaledes, at det ikke overalt er den nærmest Skoddet liggende Del, der er bleven mest angrebet, tillægger de ingen afgørende Betydning.

Det er givet, at den største Revne fandtes paa Bagbordsside, hvor Beskadigelsen var mindst, og der er intet oplyst om, at det beskadigede Korn særlig skulde være fundet i Nærheden af de andre Revner. Lastrummene havde et Par Ventilatorer, og den varme Luft, der gennem Revnerne oppe under Dækket kan være kommen ind fra Rummet mellem de to Skodder, har derfor haft let Adgang til at forsvinde.

Det har under Sagen været gjort gældende fra de to Parters Side, at henholdsvis det ene eller det andet Skøn var uden Betydning, det første Skøn, fordi det bestod af en skibkyndig og en varekyndig, og ikke af to enten skibkyndige eller varekyndige Mænd, og det andet Skøn, fordi det var udnævnt efter Udnævnelsen af det første til Bedømmelsen af de samme Forhold.

Medens Retten maa finde den første Paastand ganske uhjemlet og maa finde, at det til Bedømmelse af, hvorfra en Skade paa en Skibs ladning stammer, netop kan være meget hensigtsmæssigt, at der udmeldes et Skøn, som det først udmeldte, maa Retten give Citanterne Medhold i, at der til Omstødelse af det første Skøn burde have været udmeldt Overskøn, og at de andre Mænds Erklæring derfor ikke kan betragtes som et egentligt Skøn, men blot som en Udtalelse af sagkyndige Mænd.

Selv om man — hvad der iøvrigt efter det foreliggende maa anses for højst tvivlsomt — med det første Skøn maatte gaa ud fra, at den beskadigede Del af Ladningen har været fuldstændig tør, og at det udelukkende er Varmen, der er kommen ind gennem Skoddet, der har fremkaldt Beskadigelsen, maa Retten dog anse det for betænkeligt at paalægge Skibet noget Ansvar.

Rent bortset fra, at det efter det foreliggende næppe kan anses som givet, at Revnerne har eksisteret ved Ind-

ladningen (Skoddet skal den Gang være bleven eftersat af Tømmermanden) tør Retten efter det fremkomne ikke gaa ud fra, at det er Revnerne og den derigennem muliggjorte Luftcirkulation, der har bevirket Skaden, denne vilde vistnok være opslaaet, selv om Skoddet havde været tæt. Den omtalte Isolering med et Træskod, som det foreliggende, i en saa betydelig Afstand fra Jernskoddet, maa i Almindelighed antages at være tilstrækkelig betryggende for en sund Kornlast, og der kan ikke ved Indladningen af en Ladning, som den her omhandlede, med Billighed forlanges yderligere Foranstaltninger truffe til Beskyttelse af Ladningen end de, der er truffe i »Dania«.

De Indstævnte vil derfor være at frifinde.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at kunne hæves.

Dom i S. S. Nr. 68/1911, afsagt den 30. August 1911. A/S. Heinrich Pingel & Co. som Reder for S/S. »Heini« mod Ministeriet for offentlige Arbejder.

Den 3. Maj 1909 indkom det Citanterne, A/S. Heinrich Pingel & Co., tilhørende Dampskib »Heini«, der er 96,6 engelske Fod langt, 19,8 engelske Fod bredt, og som havde et Dybgaende af 9 engelske Fod, til Esbjerg Havn, hvor det blev fortøjet ved Bolværket i Østre Forhavn. Den paafølgende Dags Morgen indkom dernæst i Havnen det Macintyre Bros & Co. tilhørende Dampskib »Reliance«, der er 343 engelske Fod langt, 51 engelske Fod bredt og havde et Dybgaende af 13½ engelske Fod, til Havnen, hvor det — eftersom der ikke var tilstrækkelig Liggeplads ved Bolværket — af Havnepolitiet blev beordret henlagt ud for »Heini«. Efterat det var ført derhen, blev det fortøjet ved to Bagbords-trosser til Land og med en Styrbordsfortrosse tværs over Havnebassinets til en paa Bassinets østre Side værende Pæl, hvilken sidste Foranstaltning blev truffen for, overensstemmende med en yderligere Ordre fra Havnepolitets Side, at holde Skibet ud til Siden fra »Heini«. Da Vandet op ad Formiddagen faldt, tog »Reliance« Grunden, hvorved den kom til at hælde Bagbord over hen over »Heini«, og da Vandet atter steg, og »Heini« — der stadig havde ligget flot — løftedes op, klemtes dette Skib op mellem Bolværket og »Reliance«, hvorved det led forskellig Skade, idet Stødlisterne paa begge dets Sider samt en Lænseport ødelagdes, og omtrent tyve Nitter i Vinkeljernet, der sammenholder Skandseklædning og Dæk, gik ud af Sammenføjningerne. Efterat denne Skade af retlig udmeldte Mænd var bleven vurderet til 525 Kr., blev der under 10. Maj 1909 efter Citanternes Begæring dekretet Arrest i »Reliance«s Fragt til Sikkerhed, dels for nævnte Beløb, dels for Omkostningerne ved Syns- og Skønsforretningen Kr. 51.16, dels for et Beløb af Kr. 996.80 som Liggedage for »Heini« i det Tidsrum, der vilde hengaa, indtil den var repareret, dels endelig for Arrestforretningens Omkostninger Kr. 76.73, Citanterne anlagde derpaa ved Esbjerg Købstads og Skads Herreds Soret en Sag mod »Reliance«s Rederi, hvorunder de paastod Arresten stadfæstet som lovlige gjort og forfulgt, og Rederiet tilpligtet at betale dem de forommeldte Beløb, dog at Arrestens Omkostninger opgjordes til Kr. 75.73, men ved den af Soretten under 25. August f. A. afsagte Dom blev Rederiet frifunden for Citanternes Tiltale, hvorhos Arresten ophævedes.

Idet Citanterne har anbragt, at Esbjerg Havnepoliti ved at beordre »Reliance« henlagt som foranført har bevirket, at »Heini« har lidt de ligeledes ovennævnte Beskadigelser, har de derpaa under nærværende Sag paastaaet de Indstævnte, Ministeriet for offentlige Arbejder, som ansvarlige for Følgerne af Havnepolitets Opræden, tilpligtet at erstatte dem dels den »Heini« paaførte Beskadigelse med 525 Kr., dels Tab ved otte Liggedage for »Heini« — hvilket Tab de under denne Sag har paastaaet betalt med Kr. 524. — dels endelig Omkostningerne

ved den, som nævnt, afholdte Syns- og Skønsforretning Kr. 51.16, ialt Kr. 1,100.16, tilligemed Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, derunder Salær til den konstituerede Kammeradvokat, der har procederet Sagen for dem.

Til Støtte for deres Paastand har de Indstævnte gjort gældende, at den indtrufne Skade er hændelig, men at der, selv under en modsat Forudsætning, ikke kan paahvile Havnevæsnet eller dem noget Ansvar for Skaden. I denne Henseende har de dels henvist til Havnereglementets § 8 — hvorved det blandt andet er bestemt, at Skibsførerne er ansvarlig for enhver Skade, som ved utilstrækkelig Fortøjning eller deslige maatte blive tilføjet Havneværkerne eller de Havnen tilhørende Apparater — dels har de hævdet, at der ikke af vedkommende Havnebetjent er udvist noget Forhold eller af ham er givet nogen Ordre, hvorefter han kan anses som Aarsag til Skaden, der meget mere maa antages hidført ved en mangelfuld Udførelse af Ordren, idet det ikke fra »Reliance«s Side er paaset, at de anbragte Fortøjninger har været tilstrækkelige til at holde Skibet i tilbørlig Afstand fra »Heini«.

Det fremgaar af Sagen, at, efter at »Reliance« var forhalel ud til en Afstand af omtrent én Favn fra »Heini«, har vedkommende Havnebetjent udtalt til den, der førte Skibet, at det kunde forblive liggende saaledes, og vel er det ikke oplyst, hvor stor en Slagside til Bagbord »Reliance« havde, da det efterat have taget Grunden kolliderede med »Heini«, men efter samtlige foreliggende Omstændigheder maa der gaas ud fra, at det da laa ganske nær op ad »Heini« og navnlig betydelig nærmere end én Favn.

Under Hensyn til at Havnebassinets Bund, efter hvad der videre fremgaar af Sagen, det paagældende Sted er ganske plan, idet der dog mulig ovenpaa den henlaa noget Mudder, der imidlertid maa antages at have været aflejret i en opstemmet, letflydende Tilstand, samt til at »Reliance« maa antages at være konstrueret med flad Bund, findes det at maatte statuere, at der, hvis den forommeldte Afstand mellem Skibene — én Favn — var bleven bibeholdt, hvad der kunde være sket ved Hjælp af en yderligere Styrbordsfortøjning, ikke vilde være sket nogen Kollision. Idet nu Omsorgen for, at Afstanden bibeholdtes, findes at maatte have paahvilet »Reliance«, uden at Havnevæsnet havde nogen Pligt til at kontrollere Overholdelsen deraf, vil der ikke kunne paalægges Havnevæsnet noget Ansvar i Anledning af den stedfundne Kollision, og de Indstævnte vil saaledes være at frifinde for Citanternes Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves, og herefter vil der ikke være at tilkende den konstituerede Kammeradvokat noget Salær.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket over Nordatlantehavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaned (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Opdræden af Omraader med lavt Tryk, der med samt

de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatoreale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Belligenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatoreale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruiter, der fører over Linien. — Omraader med over 5 pCt. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatoreale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29,6 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br. og 40°—45° V. Lgd. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCt.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjældent i November.

Taaagehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCt. Taage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjældent i November paa de Breddegrader, hvor Trafiken i Almindelighed foregaar.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. ds., at der endnu findes Is udfor Belle Isle Strædet. Belle Isle Strædet er i Følge en Meddelelse af 8. Oktober isfrit. De forenede Damperruiter er næsten isfri.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaaende Labradorstrøm ved Østranden af Bankerne at tage af.

Nordækvatorealstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Br. til 6°—7° N. Br. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for sydgaaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Lufttryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Fragtmarkedet.

Der har gennemgaaende været et godt Begær efter Tonnage i alle Markeder, og Rederne har forstaaet at udnytte Situationen, saa at der i Sammenligning med forrige Uge intet Steds er nævneværdige Tilbagegang at konstatere; tværtimod har der saavel for Østens som Sortehavets Vedkommende fundet smaa Stigninger Sted for Oktober og første Halvdel November Lastning. Der synes ikke at være særlig megen prompt Tonnage disponibel i det østlige Middelhav, hvilket maaske kan bevirke yderligere Fasthed fra Sortehavet etc. Fra U. S. var der et godt Begær for Timecharter Tonnage, og der betaltes særdeles lønnende Fragter for passende Dampere, saaledes f. Eks. op til 5/10 pr. Ton Dødvægt for en Rejse til Europa, Levering i Golfen. Fra den nordlige Del af Østersøen er der ogsaa bleven sluttet mange gode Fragter, og i det store og hele maa det siges, at Østersømarkedet holder sig forbavsende godt til Trods for, at det er temmelig smaat med Kornlaster. Fra Petersborg bydes dog 1/6 Rotterdam, 1/7½ London eller Hull for større Baade, medens der for Kortprops til Østkysten (Kulhav) kan

faas 40/ pr. indtagen Favn à 216 Kbf. — Kulfragterne ind til Østersøen er ogsaa gode, f. Eks. 6/ à 6/3 Kronstadt, 5/6 à 5/9 Swinemünde, 5/ à 5/3 Kjøbenhavn, 5/9 à 6/9 danske Provinshavne. En stor Forretning gjordes ogsaa til Middelhavet, og Raterne er vedblivende gode. Paa de fleste Kulpladser er Ekspeditionerne dog gennemgaaende langsomme for Tiden, hvilket navnlig gælder om Firth of Forth Havnene, særlig Burntisland og Methil. Sidstnævnte Sted skal der være c. 30 Dampere paa Tørn. Der er effektueret Befragtninger som nedenstaaende.

Østen. Vladivostok/U. K.—Kont. 28/6 (én Havn), 29/6 (to Havne), pr. December. Tømmer fra Japan til U. K.—Kont. 26/9 paa d. w. Basis, f. o. b., pr. November. Sukker i Sække fra Java til Marseille/U. K.—Kont. sluttedes til 28/9 à 29/ (én Havn) og 31/3 (to Havne) for November/December Afskibning. Kalkutta/U. K.—Kont. (O/C) 25/ d. w. Basis, net terms. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K.—Kont. til 17/6 O/C, Avonmouth/Birkenhead, Manchester (to Havne) 17/3 pr. November. — Bombay/Hull 21/6, Dunkerque 22/6, begge Havne 23/6, d. w. Basis. Madagaskar (tre Havne)/Marseille, Havre, Dunkerque 23/9 (to Havne), 24/9 (tre Lossehavne) paa d. w. Basis pr. November.

Sortehavet etc. Store Baade sluttedes fra Kheron, Nikolajeff eller Odessa til 10/6 London, Hull eller Rotterdam, 11/ Hamburg, mindre Baade til 11/6 N. C. eller »any« 12/ Hamburg. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 10/3, Hamburg 10/6. — Donau/N. C. eller »any« 12/3, Hamburg 12/9. Azow betalte 11/9 Rotterdam, 12/9 N. C. eller »any«, 13/3 Hamburg. Alt pr. Oktober—November Afskibning.

Middelhavet etc. Fosfat Tunis/Rotterdam 8/3, Sfax/Rotterdam & Amsterdam 9/6 f. o. b. — Ertis Huelva/Rotterdam 6/1½, Baltimore 9/3. — Santander/Grangemouth eller Boness 5/9, Glasgow 5/6, Emden 6/. — Bilbao/Rotterdam 5/3, Britonferry 5/6, Glasgow 5/3. Alt pr. Oktober—November.

Nordamerika. Petroleum New York/Hongkong 20 C., Japan 21½ C. (én Havn), 22 C. (to Havne), 22½ C. (tre Havne), Filippinerne 21 C. (én Havn), 21½ C. (to Havne), 22 C. (tre Havne). — Kul Norfolk/Genua 12/6. — Wilmington/Liverpool eller Bremen, Basis 29/ Liverpool, Savannah/Liverpool eller Bremen 35/, Mobile/Oran & Palermo 97/6. Alt pr. Oktober—November. Tømmer Golfen/Buenos Aires 127/6 pr. November, 120/ pr. Januar—Februar.

Sydamerika. San Lorenzo/U. K.—Kont. 14/ O. C. pr. 15. Januar. Colastine/Hamburg 16/6 Quebracho, November Afskibning.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes: Petersborg/Zaandam Hfl. 21 Kappbjælker, Petersborg/Sarpsborg 32/ Pulpwood, Petersborg & Kronstadt/Rouen Frcs. 46 D. B., Riga/Lowestoft 9/6 Sleepers. Haparanda/Sharpness 37/ D. B. & B., Hernösand (to Pladser)/Portlithhead 40/ D. B. & Floorings, Mo & Stugsund/Woodberry 35/ D. B. & B., Söderhamn (to Pladser)/London 30/ Floorings, Sundsvall/Cork & Limerick 37/6 D. B. & Floorings, Sundsvall/Newhaven 33/ D. B. B. — Alt pr. Oktober Afskibning.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Swinemünde 5/7½ (2,800), Stettin 5/10½ (2,000), Bandholm 6/4½ (1,250), Genua 8/6 (2,500), Port Said 7/6 (5,800). — Hull/Riga 4/9 (2,300), Kronstadt 5/3 (5,000), Petersborg 5/6 (1,900). — Firth of Forth/Helsingfors 6/6 (1,600), Kiel 6/ (2,300), Rendsborg 6/9 (1,650). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff & Newport kan nævnes Dieppe 5/6 (3,500), Bordeaux Frcs. 7½ (3,200), Gibraltar 4/ (3,200), Genua eller Spezia 8/6 (3,800), Neapel 9/ (2,100), Aleksandria 8/3 (3,200), Las Palmas 8/6 (3,500), River Plate 18/6 (4,700).

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegneiser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2321. Fyr atter tændt. Løb atter aabent. Nyminde-Gab, Jyllands V.-Kyst. Nord-seen. Nyminde-Gab er atter aabent. Forbaaken er rejst og Ledefyrene tændt. 55° 48' (18") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. (Danske-Lods, Side 105. Fyr-Fort. Nr. 36.) (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 1034. Kjøbenhavn 1911.)

2322. Fyr tændes. Midlertidigt Fyr slukkes. Vorupør Læmøle, Nordseen. Den 1ste November 1911 tændes paa Yderenden af den fuldførte Læmøle ved Vorupør et rødt Lyufyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 4, Sek. Flammens Højde: 11 m. Linse-apparat. Graat, 8, m højt Gitterkonstruktion. Brændetid: 13de August—1ste Maj. Samtidig slukkes det midlertidige, røde og grønne, faste Fyr. 56° 57' (34") N. Br. 8° 21' (50") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 158 og 180. Danske Lods, Side 115. Havne-Lods, Side 147. Fyr-Fort. Nr. 69.)

2323. Tønde permanent inddraget. Saltholm-Flak, Sundet. Den sorte Spidstønde med sort Flag, som om Sommeren udlægges paa Saltholm-Flak, 2,3 Sm Ø. ½ N. fra Middegrundsfort, er inddraget og vil fremtidig ikke mere blive udlagt. Middegrundsfort: 55° 43' N. Br. 12° 40' Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 302. Som-Fort., Side 26.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 799. Kjøbenhavn 1911.)

2324. Høge borttaget. Nyt-Løb, Grønland. Østersøen. Høgen, der havde dannet sig paa V.-Siden af Gamle-Folk, er bortgravet. Der findes nu ikke under 4m Vand paa dette Sted. 54° 51' (22") N. Br. 12° 09' (50") Ø. Lgd. (Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods, Side 488 og 441. Fyr-Fort. Nr. 520.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1734. Kjøbenhavn 1911.)

2325. Fyr midlertidigt i Uorden. Siglufjærd-Havn, Island N.-Kyst. Siglufjærd-Havn Fyr er midlertidigt i Uorden. 66° 09' (25") N. Br. 18° 52' (30") V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2326. Havnearbejder. Ahus. Sverig. I Ahus Havn foretages Uddybninger. Mudder-maskinen skal passeres paa den Side, hvor der vises 2 sorte Balloner eller 2 hvide Lan-terner, den ene over den anden. En hvid Lanterne kan vises fra den 3dje Rispræk, regnet fra Havneindløbet, i den mellemste eller ny Indsejlingsstrende. Havnen: 55° 55' N. Br. 14° 19' Ø. Lgd.

2327. Fyr forandres ikke. Vager flyttet. Ispeundde, Kalmarsund. Lysgrænsen mellem den faste, hvide Lysvinkel og den hvide Lysvinkel med To-Blink i Ispeundde Fyr vil forblive uforandret, da det har vist sig, at Lysgrænsen skulde drejes saa meget, at det vilde genere Besøjlningen af Kalmarsunds Djupranna, dersom man ikke vilde have under 6 m Vand i den hvide, faste Lysvinkel. Stagen med Kost paa V.-Siden af 3, m Grunden, der ligger c. 1.000 m SV. fra Fyret, er flyttet hen til NV.-Siden af Grunden. Man maa udvise Forsigtighed ved Besøjlningen af Stedet. Fyret: 56° 44' 41" N. Br. 16° 31' 00" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1530. Kjøbenhavn 1911.)

2328. Midlertidigt Fyr tændt. Riga. Riga Bugt. Østersøen. Rusland. Paa Mühl-graben Dæmningen i Flodarmen paa den højre Bred af Düna er tændt et midlertidigt, grønt, fast Fyr. 57° 02' N. Br. 24° 07' Ø. Lgd.

2351. Klokketønde udlagt. L'Ardoise. Lower Breton Island, SØ.-Kyst. En sort Klokketønde, mærket »L'Ardoise«, er udlagt i 18 m Vand i Ledefyrinlinen, c. 1 1/4 Sm. fra Forlyret. 45° 34' 57" N. Br. 60° 45' 39" V. Lgd. En Bølgebrøder er bygget ud fra Grunden, der strækker sig SV. i fra Martin Point, der er 2,5 m Vand inden for Bølgebrøderen. Stormvarselmasten staar paa Kysten ved Martin Point. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1920. Kjøbenhavn 1911.)

2352. Taagesignal. Boars Head. Petit Passage, Long Island. Bay of Fundy. Nova Scotia. Dampers Taagesignal vil blive bevaret med Haandtaagehorn ved Boars Head Fyr. 44° 24' 10" N. Br. 66° 13' 03" V. Lgd.

2353. Fyr tændes. Steele Ledge. Belfast Harbor. Penolscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 20de Oktober 1911 skulde der tændes et ubevogtet, hvidt Lyufyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2, Sek., paa Steele Ledge Monument. Samtidig borttages Pælen og Tønden fra Toppen af Monumentet. 44° 25' 10" N. Br. 68° 58' 20" V. Lgd.

2354. Skær. Jericho Bay og Merchants Row. Maine. I Jericho Bay er fundet følgende: 3,5 m Grunden 2/3 Sm N. 68 1/2° Ø. fra Long Ledge Baake har kun 2, m Vand. 1/2 Sm SØ. herfra findes 8,5 m Vand. Hat Island Ledge strækker sig længere NV. i end vist i Kortet, 3,5 m Vand findes saaledes 7/16 Sm S. 81° V. fra N.-Punten af Hat Island. 44° 07' N. Br. 68° 34' V. Lgd.

I Merchants Row er fundet følgende: Et Skær med 7, m Vand ligger 5/16 Sm N. 57 1/2° Ø. fra Middle Ledge. Barbers Island Ledge strækker sig længere V. paa end vist i Kortet. Et Skær, der er 1,2 m over Vandet ved Middelevand, ligger 150 m S. 74° V. fra Baaken. Grunden falder stejlt af mod V. 44° 08' N. Br. 68° 42' V. Lgd.

2355. Lystønde ombyttes. Northeast Grave. Boston Harbor. Massachusetts. Den 1ste November 1911 ombyttes Northeast Grave Lys- og Klokketønde (ikke som opgivet Lys- og Flojtetønde) med Northeast Grave Flojtetønde 1 A. 42° 22' 32" N. Br. 70° 51' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1839. Kjøbenhavn 1911.)

2356. Fyr tilføjes. Cornfield Point. Fyrskib. Long Island Sound. Fra den 1ste November 1911 vil der tillige vises et rødt, fast Fyr fra Toppen af Stormasten paa »Cornfield Point« Fyrskib. 41° 12' 56" N. Br. 72° 22' 33" V. Lgd.

2357. Fyr forandres. Scotland. Fyrskib. New York Lower Bay. Omtrent den 25de Oktober 1911 forandres »Scotland« Fyrskib Nr. 11 til et vise 1 rødt Fyr, der viser To-Blink hver 18 Sek., Blink 3 Sek., Mørke 3 Sek., i Stedet for 2 røde, faste Fyr. Flammens Højde: 19 m. Slukkes Blinkfyret paa Grund af Havari vises 1 rødt, fast Fyr fra Stortoppen. Flammens Højde: 18 m. Det forreste Lanternehus, Snuuvæmsten og Dagmærket paa Stormasten borttages. I øvrigt uforandret. 40° 26' 39" N. Br. 73° 55' 10" V. Lgd.

2358. Tønder udlagt. Delaware Bay. En Del hvide Spitstønder er til Opmaalingsbrug udlagt 15 à 20 Sm fra Land mellem Cape Henlopen og Assateague Fyr. N-ligste Tønde: 38° 40' N. Br. 74° 37' V. Lgd. S-ligste Tønde: 37° 51' N. Br. 75° 00' V. Lgd. Man advares mod at beskædiges dem.

2359. Dagmærke oprettes. Cherry Island Bagfyr. Delaware River. Den 27de Oktober 1911 opsættes et sort, rundt Dagmærke oven over Lanterne til Cherry Island Bagfyr. Samtidig males Lanterne hvid. 39° 45' 43" N. Br. 75° 29' 24" V. Lgd.

2360. Fyr forandres. Grubbs Landing. Delaware River. Omtrent den 6te November 1911 forandres Grubbs Landing røde, faste Fyr til et rødt Lyufyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2, Sek. Samtidig forøges Lysstyrken og Flammens Højde vil blive 7 m. 39° 47' 09" N. Br. 75° 27' 52" V. Lgd.

2361. Vrag. Tail of the Horseshoe Shoal. Chesapeake Bay. Vraget af Skonnerten »Stella B. Kaplan« med Masterne over Vandet ligger sunket 3 1/4 Sm N. 67° V. fra »Tail of the Horseshoe« Fyrskib og c. 6 Sm S. 84° Ø. fra Thimble Shoal Fyr, der ligger paa 37° 00' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd.

2362. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Charleston Harbor. South Carolina. Omtrent den 27de Oktober 1911 ombyttes Second North Side Tønde 4 med North Jetty Lys- og Klokketønde Nr. 4, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. 32° 43' 24" N. Br. 79° 48' 38" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2363. Afmærkning forandret. St. Andrews Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. I St. Andrews Bay er udlagt følgende Tønder: Piney Point Spidstønde 4 i 3, m Vand 260 m N. 44 1/2° V. fra St. Andrews Bay Forlyr. St. Andrews Bay Stumpstønder 5, 7, 9 og 11. Nr. 5 ligger i 6, m Vand 1 Sm N. 50 1/2° V. fra samme Forlyr. Nr. 7 ligger i 6, m

2329. Bælker opført. Atmathundung. Fyr tænkt. Erlenhorst. Kurisches Haff. Tyskland. Til Bebyggelse af Indløbet til Atmathundung er opført 2 Ledebæker. Bæghæken, der paa Toppen har Trekant med Spidsen nedad, staar paa 55° 20' 38" N. Br. 21° 17' 17" Ø. Lgd. Forbæken, der paa Toppen har Trekant med Spidsen opad, staar 505 m S. 71° V. fra Bæghæken, paa 55° 20' 33" N. Br. 21° 16' 50" Ø. Lgd.

Paa begge Ledebækerne ved Erlenhorst, Kurische Neirung, er tænkt et hvidt, fast Fyr, der foreløbig brender indtil Skibshavens Ophør. Flammens Højde: 28 og 8 m. Afstanden mellem Fyrene: 436 m. Bagfyret: 53° 38' 23" N. Br. 21° 08' 18" Ø. Lgd. Forfyret: 55° 38' 36" N. Br. 21° 08' 00" Ø. Lgd.

2330. Grund fundet. Oplysning om Vegere. Darsserort—Hidensö. En Grund med 5, m Vand er fundet paa 54° 32' 14" N. Br. 19° 57' 03" Ø. Lgd.

Efternavnte hvide Tønder ligger som følger: 1) Baaketønde Preow Nr. 1, 54° 31' 46" N. Br. 12° 35' 27" Ø. Lgd. 2) Baaketønde Preow Nr. 2, 54° 31' 44" N. Br. 12° 36' 29" Ø. Lgd. 3) Baaketønde Darsserort 0, 54° 29' 48" N. Br. 12° 33' 04" Ø. Lgd. 4) Spirtønde Darsserort N, 54° 33' 38" N. Br. 12° 33' 54" Ø. Lgd. 5) Lys- og Fløjteønde Plantageønde Grund N, 54° 39' 49" N. Br. 12° 47' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235.)

2331. Skydøveiser. Kieler Fjord. Fra den 20de Oktober til den 12de December 1911 og fra den 5te Januar til den 26de Marts 1912 kan afholdes Skydøveiser fra Kysten ud for Braune Berge mellem Kl. 1 og Kl. 4 Em. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde Kiel C—Hotel Schlicksee, mod Ø. af Linien: Tønde Kiel C—Kiel D—Friedrichsort Fyr, mod S. af Forlængelsen af Linien: Laboe Mølle—Tønde Kiel 6. Som Signal for at det nævnte Areal vil være spærret om Eftermiddagen, hejses de internationale Signalflag S D paa det nærmeste Fort. Fra samme hejses under Skydningen en rød Dobbelstander, og Pladsen er spærret for al Sejlsads.

Fra den 23de November til den 12de December 1911 kan afholdes Skydøveiser fra Batterierne ved Kiel mellem Kl. 9½ Em. og Kl. 2 Em. (fra den 7de til 12de December indtil Kl. 3 Em.) og mellem Kl. 5 Em. og Kl. 10 Em. Naar der skydes, hejses det internationale Signalflag B eller en rød Lanterne ved Bülk, ved Kiel-Dusternbrook, paa Fyrskibet »Bülk«, paa Friedrichsort Fyrtaarn og paa Politidampene. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydøveiserne hejses et sort Flag under Signalflag B. Naar Skydepladsen skal spærreres om Aftenen, hejses det internationale Signalflag Y eller Kl. 3 Em. Begge disse Signaler vises fra samme Steder som Skydepladserne. Politidampene fører et rødt Flag forde eller en rød Lanterne over Topplanterne. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Bülk Fyr—»Bülk« Fyrskib—Stein, og mod S. af Linien: Friedrichsort Fyr—Kortigen Bro, fra den 7de til 12de December udvides Skydepladsen til 54° 28' N. Br. og 10° 20' Ø. Lgd., og i dette Tidsrum kan »Bülk« Fyrskib være inddraget. Under Skydning og Skydepladsen spærret for al Søfjads. Under Forberedelserne og Parsene er det tilladt Skibe med Maskinkraft at passere Skydepladsen med mindst 7 Sm Kart. Naar der ikke skydes den følgende Dag, hejses det internationale Signalflag A, fra Kl. 3 Em. til Mørkets Frembrud, paa Signalstationerne ved Kiel-Dusternbrook samt ved Friedrichsort Fyr. Signalerne (med Undtagelse af Forberedelses- og Pausesignalerne) gives ogsaa telegrafisk fra Bülk Radiotelegraf-Station.

II. Kattegat og Skagerrak

2332. Havnearbejder. Advarsel. Halmstad. Sverig. Paa Grund af Uddybningsarbejder i Halmstad Haven er der udlagt et stort Aker c. 300 m i V.-lig Retning fra Bølgelørdens V.-Ende. Pladsen er afmærket med en Støge med rødt Flag. Da Akeret ligger tæt ved Farvandet, bør dybttraende Skibe udvise Forsigtighed. Havnen: 56° 39' N. Br. 12° 51' Ø. Lgd.

III. Nordscen, Nordhavet og Hvide Hav.

2333. Vrag. Brunne-Banke. Nordscen. En Mast 2 m over Vandet er rapporteret paa 52° 38' N. Br. 30' 23' Ø. Lgd.

2334. Fyr forandret. Schillinghorn. Jæde. Tyskland. Det hvide Fyr med Formørkelser paa Væddet ved Schillinghorn er nu et Fyr med Tre-Formørkelser hver 16 Sek. Lys 6 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 53° 43' 09" N. Br. 8° 02' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1429. Kjøbenhavn 1911.)

2335. Vrag. Eierland Fyr V. Holland. En Mast, sandsynligvis fast i et Vrag, er observeret paa 53° 12' 28" N. Br. 4° 43' 22" Ø. Lgd. Det er rimeligvis identisk med det tidligere rapporterede Vrag. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2205. Kjøbenhavn 1911.)

2336. Fyr atter tænkt. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Fyret paa Duce d'Albe R 6 i

Nieuwe Rotterdamse Waterweg er atter tænkt. 51° 54' 48" N. Br. 4° 15' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2147. Kjøbenhavn 1911.)

2337. Vrag. Goeree V. En Mast med Rannholter, sandsynligvis fast i et Vrag, er observeret tæt ved Goester Tønde. 51° 04' 46" N. Br. 3° 42' 41" Ø. Lgd.

2338. Aftænkning atter i Orden. Zeegat van Goeree og Zeegat van Bronwershaven. Aftænkningen i Zeegat van Goeree, 51° 50' N. Br. 3° 50' Ø. Lgd., og Zeegat van Bronwershaven, 51° 45' N. Br. 3° 38' Ø. Lgd., er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2209. Kjøbenhavn 1911.)

2339. Aftænkning og Lystønder forandret. Dunckerque. Frankrig. Ved Aftænkningen paa Dunckerque Red er sket følgende Forandringer: 1) Hils Bank røde Spidsstønde Nr. 6 er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys. 51° 04' 45" N. Br. 2° 25' 12" Ø. Lgd. 2) Hils Bank Lystønde Nr. 8 viser nu hvidt, fast Lys. 51° 04' 22" N. Br. 2° 22' 31" Ø. Lgd. 3) Banc de Mardyeck Lystønde Nr. 2 viser nu grønt, fast Lys. 51° 02' 55" N. Br. 2° 10' 09" Ø. Lgd. 4) Côte de Saint-Pol Lystønde Nr. 14 viser nu grønt, fast Lys. 51° 03' 40" N. Br. 2° 19' 55" Ø. Lgd.

2340. Dybde aflaget. Hill Road Approach. River Humber. England. I River Humber er fundet 3, m Dybde c. ½ Kbl N. 18° Ø. fra Lys- og Klokkelønde Nr. 7 og 7, Kbl S. 84° V. fra Pault Kirke. 53° 42' N. Br. 0° 14' V. Lgd. I Nærheden af dette Sked findes Dybder paa 5, m Vand umiddelbart SV. for Newsham Booth Ledefyrhulne. (Kort Nr. 180.)

2341. Midlertidige Fyr slukket. Blyth. De midlertidige Fyr ved Blyth er slukket og Borsativerne inddraget. 55° 07' N. Br. 1° 29' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1625. Kjøbenhavn 1911.)

IV. Kanalen. Vestkysten af England og Skotland. Irland.

2342. Fyr tænkes. Pointe d'Ar-Chaden. Ile Pighet. Ile de Bas. Roscoff. Frankrig. I Slutningen af 1911 tænkes paa Pointe d'Ar-Chaden, paa S.-Enden af Klippene ved Ile Pighet, N.-Siden af det Ø.-lige Indløb til Chenal de Bas, et hvidt, fast Fyr, der viser fra N. 70° V. gennem N. og Ø. til S. 87° Ø. Flammens Højde: 12 m. Lysene: 6 Sm. Øtekanter, 18 m højt Taarn. Fyret kan brende til Forsøg. 48° 43' 57" N. Br. 16° 16" Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2343. Fyr forandret. Cabo de Cée. Ria de Corcubion. Spanien V.-Kyst. Cabo Cee Fyr er forandret til et hvidt (ikke som tidligere angivet hvidt og rødt) Fyr med Tre-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 6, Sek., Mørke e. 1, Sek., Lys e. 1, Sek., Mørke e. 1, Sek., Lys e. 1, Sek., Mørke e. 1, Sek. Synsvide: 9 Sm. I øvrigt uforandret. 42° 54' 58" N. Br. 9° 11' 02" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1757. Kjøbenhavn 1911.)

2344. Tønde flyttet. Tigerriff. Lunteritzbucht. Tysk SV.-Afrika. Den hvide Spirtønde S. for Tigerriff er flyttet og ligger nu NØ. for Tigerriff paa 26° 36' 51" S. Br. 15° 10' 15" Ø. Lgd., og har Ø.-lig Topbetegnelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1017. Kjøbenhavn 1911.)

2345. Fyrs Brændetid forandret. Double Island. Labrador. Double Island Fyr brender fremtidig fra Skibshavens Begrundelse til 1ste December. 52° 15' 30" N. Br. 56° 32' 30" V. Lgd.

2346. Fyr flyttet. Harper Point. Miscon Harbour. Miscon Island. Chaleur Bay. New Brunswick. Harper Point hvide, faste Fyr er flyttet c. ½ Sm SØ. i. Flammens Højde: 5,1 m. Synsvide: 9 Sm. Hvid, firkanter Trahygning. 47° 53' 36" N. Br. 64° 34' 20" V. Lgd.

2347. Fyr tænkt. Barnes Point. Cumberland Basin. Chignecto Channel. Bay of Fundy. Et hvidt, fast Fyr er tænkt paa Barnes (Woody) Point. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Hvidt, firkanter Taarn. 45° 50' 14" N. Br. 64° 22' 40" V. Lgd.

2348. Klokketønde udlagt. Negro Head. Bay of Fundy. En sort Klokketønde er udlagt i 22 m Vand N. 43° Ø. fra SØ-Kanten af Negro Head og S. 3° Ø. fra V.-Kanten af Pylton c. 1 Sm NØ. fra Negro Head. 45° 11' 15" N. Br. 66° 08' 32" V. Lgd.

2349. Tønde ombyttet med Klokketønde. Net Rook Ledgers. Flag Cove. Grand Maan Island. Bay of Fundy. Net Rook Ledgers røde Spidsstønde er ombyttet med en rød Klokketønde. 44° 45' 29" N. Br. 66° 44' 32" V. Lgd.

2350. Klokketønde udlagt. Malpene Harbour. Prince Edward Island N.-Kyst. En sort og hvid lodret striket Klokketønde er udlagt i 10 m Vand uden for Barren ved Malpene Harbour 3½ Sm N. 87° Ø. fra Fish Island Bagfyret (Hovedfyret). 46° 35' 00" N. Br. 63° 37' 24" V. Lgd.

271

Vand N. 59° V. fra St. Andrews Bay Forfyr og S. 27° Ø. fra venstre Kant af Davis Point. Nr. 9 ligger i 3,3 m Vand henholdsvis N. 59° V. og S. 12° Ø. fra samme Punkter. Nr. 11 ligger i 5,3 m Vand henholdsvis N. 59° V. og S. 9° V. fra samme Punkter. Port Shoal Stumpønde 5 har nu Nr. 13 og Courtney Point Shoal Stumpønde 7 har nu Nr. 15. St. Andrews Bay Forfyr: 30° 05' 18" N. Br. 85° 38' 38" V. Lgd.

2364. Baaker optært. Galveston Bay, Texas. I Galveston Bay er opført følgende Baaker:

Port Bolivar Ledebaaker, der staar i 2; m Vand. Forbaaken, der er sort, staar S. 88½° V. fra Bolivar Point Fyr og N. 26½° V. fra Galveston Harbor Taagesignal-Station. Bagbaaken, der er hvid, staar 550 m N. 5° V. fra Forbaaken.

Red Bluff Baake, en umalet pyramideformet Baake, er opført i 1,2 m Vand S. 47½° V. fra Kanten af Umbrella Point og N. 33½° V. fra Red Fish Bar Cut Fyr, der ligger paa 29° 30' 29" N. Br. 94° 52' 27" V. Lgd.

2365. Fyr forandres. Batabanó. Cuba S.-Kyst. Fyret paa Yderenden af Molen ved Batabanó er flyttet c. 450 m længere ind mod Land og det er nu et hvidt Fyr med Fire-Formørkelser hver 20 Sek. Lysevne: 8,5 Sm. 22° 41' 40" N. Br. 82° 17' 39" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2366. Fyr atter tændt. Santa Anna, Maranhão, Brasilien. Santa Anna hvide og røde Blinkfyr er atter tændt. 2° 16', S. Br. 43° 37', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2051. Kjøbenhavn 1911.)

2367. Tønder udlagt. Rachada Rock, Guanabara Bay, Rio de Janeiro, Brasilien. Ved Rachada Rock med 1m Vand i 9 à 10 m Dybde er udlagt en rød Spidstønde N. 12° Ø. fra Pao de Assucar, N. 26° Ø. fra Corcovado Hill og N. 78° Ø. fra Æen Rijo ved NØ-Enden af Æen Governador. Corcovado: 22° 57' S. Br. 43° 12', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2368. Skydeveiser. Iles d'Hyères, Frankrig. I Oktober og November 1911 afholdes Skydeveiser ved Iles d'Hyères. Naar der skydes løjses et rødt Flag paa Semaforene ved Porquerolles, Giens, Titan og Bénat. Den færlige Zone ligger mellem Meridianerne gennem Titan og Cap d'Armes Fyr samt mellem Bredderparallellen gennem Cap Bénat Fyr og 42° 56' N. Br. Titan Fyr: 43° 02', S. Br. 6° 30', Ø. Lgd.

2369. Fyr forandret. Grand Ribaud, Iles d'Hyères. Grand Ribaud Fyr er slukket og det midlertidige Fyr er tændt. 43° 01' 01" N. Br. 6° 08' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1309. Kjøbenhavn 1911.)

2370. Fyrskib flyttet. Bosphorus Approach, Sorte Hav. Tyrkiet. Fyrskibet ud for Bosphorus ligger nu 14½ Sm N. 40° Ø. fra Cape Rumili Fyr. Fyrskibet viser uforandret 2 hvide, faste Fyr. Tønden, der laa paa Fyrskibets ny Plads er antagelig inddraget. Fyrskibets ny Plads: 41° 25' N. Br. 29° 19' Ø. Lgd.

2371. Fyr midlertidig forandret. Cape Yenikale, Kertch Stræde, Sorte Hav, Rusland. Cape Yenikale Fyr lyser midlertidig V. for N. 22° V., saa denne Lysgrense advarer midlertidig ikke mod Grundene ud for Cape Barzofka. 45° 23' N. Br. 36° 39' Ø. Lgd.

2372. Miner udlagt. Saloniki og Smyrna, Tyrkiet og Lilleasien. I Følge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den tyrkiske Kegering udlagt Miner: 1) Ud for Saloniki Havn, der ligger paa 40° 37', S. Br. 22° 58' Ø. Lgd. 2) Ud for Smyrna Havn, der ligger paa 38° 25' N. Br. 27° 08' Ø. Lgd.

Begge Steder ligger Lodshaad ude, der skal give neutrale Skibe Anvisning til Besøging af Havnen.

2373. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 1722. Farsfri Zoner. Bizerte, Tunis. Retningen af Linien »Bizerte Klokketaarn overet med Fyret paa N.-Molen« er S. 58° V. og ikke S. 45° V. som angivet.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2374. Baake ødelagt. Schab el-Kehir, Djidda, Røde Hav. Baaken paa Schab el-Kehir er ødelagt. 21° 40', N. Br. 38° 50' Ø. Lgd.

2375. Fyrtaarn optøres, Grande, Mamelle Island, Seychelles Islands. Paa Toppen af Mamelle Island bygges et Fyrtaarn. 4° 29' S. Br. 55° 32' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Oktbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108½ — 1/4	108½	108½
Danmark	82¾ — 1/2 83	82¾	83
Norden		93½	94
København			
Carl	94 — 1/4	94	94½
Dannebrog	89½ — 3/4	89½	89¾
Skjold	78½ — 1/4	78½	78¾
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896		91½	80¾
Hejmdal		101	102
Østasiatiske	137¾ — 138	137¾	138
Østersøen			
Nordsøen		8	9½
Gorm	97 — 96¾	96¾	96¾
Torm	88	87½	88
Inga			
Cimbria		68	78
Vesterhavet			
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab		7½	9
Forenede Bugser-Selskab		57	61
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	56 — 55¾	55¾	56
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5½% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.			
3½% uops. Stats.		92½	91½
3½% Husejer Kreditk.		86½	87
3½% Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		95	95½
4% — — — 1.		96	97½
3½% Østift. Kreditf.		89	90
4% — — —		94½	95
3½% Landkreditk.		88	90
4% Østift. Kreditf.		94½	95

Aktier.	Gjort til	
	Køber	Sælger
Nationalbank		141½
Privatbank	113 — 1/4	112¾
Landmandsbank	140½ — 3/4 141	141½
Handelsbank	141 — 1/4	141½
Grundejersbank	21¾ — 1/4 — 1/4	21¾
Burm. & Wain	98 — 1/2	98
Helsingørsk Jærnak	83½ — 1/4	83
Sukkerfabr.	271¾ — 272¾	272
Bryggeri Aktier	192 — 191¾	191¾

Vekselkurser d. 25. Oktober 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.24	18.20
Paris	72.50	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 25. Oktober 1911.	
Russiske Noter	216.60
4% Russiske Consols	91.50
3% Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	100.60
4% — 1890	93.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 100,000, „Danmark“ 128,000, „Norden“ 10,000, „Carl“ 26,000, „Dannebrog“ 90,000, „Skjold“ 92,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 26,000, „Gorm“ 4,000, „Neptun“ 22,000, „Dansk-russisk“ 356,000, „Østasiatisk“ 98,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

Paa 50 04' S. Br. 55° 03' Ø. Lgd. er fundet 16 m Vand, hvor der skulde være 25 m. Der er sandsynligvis endnu mindre Vand.

272

Bekendtgørelser m. m.

2376. Meddelelse angaaende Blokade. Italien. I Følge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den italienske Regering forandret den Ø-lige Grænse for den effektivt Blokade ved Kysten af Tripolis og Cyrenaika, saaledes at Blokadedistanden gælder for Strækningen mellem 11°, 32' og 25° 11' Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 2255. Kjøbenhavn 1911.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bøge; R: rettet, ny Udgave + anmerkelse; T: Tillæg.

Korts eller Bøge Nr.	England, September 1911.
R 1821	France, North Coast. — Asnelles to Villers.
R 2073	France, North Coast. — Cape Barfleur to Coursulles.
R 2259	West Indies. — Savanilla harbour.
N	Nova Scotia (S. E. coast) and Bay of Fundy Pilot. Sixth edition. Juli 1911.
N 938	Frankrig.
N 942	Tables des mares des mers de Chine pour 1912.
N 943	Tables des mares de l'Océan Indien pour 1912.
	Tables des mares de l'Océan Atlantique pour 1912.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Faaborg, den 23. Oktober. En yngre, ugift Sømand, Laurits Petersen, Diernisse, kuldsejlede i Gaar Eftermiddags ved 4-Tiden i Faaborg Fjord og druknede.

Dræbt ved Ulykkestilfælde. Aalborg, den 25. Oktober. Dampskibet »Margrethe« af Aalborg er i Dag indkommet med Kul fra Skotland. Under Rejsen hertil faldt den 18-aarige Letmatros Harry Sørensen, Aalborg, fra Dækket ned i Lasten og slog sig ihjel. (»Ritz. Bur.«)

Havarier og Forlis.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund paa Thunnø Røn, er nu af Svitzers bragt flot. Da Skibet ved Dykkerundersøgelse viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen til Aarhus.

Hveen, Skonnert af Varberg, kom den 24. ds. paa Grund paa Tolken udfor Haarbølle. Skibet, der er ladet med Cement, er med Assistance af Svitzers kommet flot og indslæbt til Masnedssund, tilsyneladende ubeskadiget.

Carl Hecksher, Dpsk. af Kjøbenhavn, er efter Grundstødning indkommet til Malaga med Boven knust. Skibet er tæt.

Veset, 3/m. Skonnert af Rønne, har den 25. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Wisby med en Ladning Oljekager været paa Grund ved Gudhjem; flot og indkommet læk til Svaneke. Hvis Vejret tillader det, vil Skibet fortsætte til Neksø for Dokning.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 23./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 25./10. — Aligarve, Barries, ank. Holmsund 23./10. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. hertil 25./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 20./10. — Antwerpen, Madsen, pass. Sagress 24./10. for Piræus. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 17./10. hertil. — Arno, Fischer, ank. Barcelona 25./10. — Aurora, Gommessen, afg. herfra 22./10. til Petersborg. — Baron Stjernblad, Tberkildsen, ank. Antwerpen 22./10. — Beira, Lunge, ank. Sevilla 23./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 19./10. hertil. — Chr. Broberg, ank. Ghent 24./10. — Christian IX, Mikkelsen, ank. London 23./10. — Dagmar, Bøgvad, afg. Nadendal 25./10. til Qvidja. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 24./10. til Libau. — Florida, Andersen, pass. Madeira 22./10. for London. — Garonne, Kromann, ank. Koivusaari 18./10. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 21./10. til New York. — Hengest, Muck, afg. herfra 24./10. til Riga. — Hjelms, Henriksen, ank. hertil 23./10. — J. C. Jacobsen ank. hertil 25./10. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 23./10. til Königsberg. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 24./10. — Kentucky, Kyllsbeck, ank. hertil 19./10. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 22./10. for Petersborg. — Kursk, Wiencke, afg. Helsingfors 25./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 17./10. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 24./10. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 23./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 24./10. til Petersborg. — Minsk, Harder, ank. hertil 24./10. — Morsø, Nellemann, ank. Petersborg 25./10. — Moskov, Jon Jousen, ank. Petersborg 19./10. — Nicolai II, Jørgensen, afg. herfra 25./10. til Riga. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 17./10. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 25./10. — Omsk, Jacobsen, afg. Havre 25./10. hertil. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24./10.

— Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 25./10. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 24./10. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 23./10. — Saga, Wiborg, ank. Tunis 25./10. — Saratov pass. Holtenau 23./10. for Hull. — Saxo, Müller, ank. bertil 22./10. — Skalholt pass. Brunsbüttel 23./10. for Antwerpen. — Texas, Clauson Kaas, pass. Lizard 12./10. for Filadelfia. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 25./10. Syd paa. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 17./10. — Tiber, Bech, afg. Messina 24./10. til Palermo. — United States, Gøtsehe, ank. New York 17./10. — Viking, Meyer, ank. hertil 22./10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 13./10. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 22./10. — Anna Mærsk afg. Thamsbavn 18./10. — Brattingsborg ank. Amsterdam 16./10. — Børglum afg. Yxpila 21./10. — Chassie Mærsk afg. Boness 20./10. — Dansborg afg. Methil 21./10. — Elsborg afg. Bona 21./10. — Esrom afg. Geelong 21./9. — Flynderborg ank. Petersborg 8./10. — Fredensborg afg. Huelva 21./10. — Frederiksborg ank. Sharpness 19./10. — Guldborg afg. Riga 21./10. — Gurra afg. Cardiff 17./10. — Hammerhus ank. Barry 15./10. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 23./10. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 22./10. — Høneborg ank. Rostock 21./10. — Jelling ank. Newcastle 22./10. — Jomsborg afg. Uleåberg 19./10. — Jungsboved pass. Barbadoes 21./10. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 22./10. — Kallundborg ank. Petersborg 12./10. — Kalø ank. Riga 12./10. — Klampenborg ank. Grangemouth 19./10. — Kronborg afg. Galveston 20./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg afg. Conakry 20./10. — Marselisborg pass. Honningsvaag 21./10. — Næsborg ank. Barrow Furness 19./10. — Peter Mærsk ank. Lübeck 19./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg afg. Pernau 22./10. — Silkeborg ank. Riga 23./10. — Skakkeborg afg. Kaskö 22./10. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 22./10. — Skjoldborg ank. Newcastle 11./10. — Skodsborg afg. Jacobstad 21./10. — Spigerborg ank. Methil 21./10. — Stegelborg ank. Amsterdam 17./10. — Stjerneborg ank. West Hartlepool 3./10. — Søborg ank. Las Palmas 13./10. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 23./10. — Tuborg ank. Boness 15./10. — Ulfborg afg. Huelva 19./10. — Uranienborg ank. Memel 17./10. — Visborg afg. Newcastle 22./10. — Vordingborg afg. Petersborg 22./10. — Ørkild ank. Esbjerg 21./10.

Vesterhavet. Nexos, Bass, pass. Helsingør 23./10. for Hangö. — Ellen, Hansen, ank. Seaham 23./10. — Dagmar, Skou, ank. Seaham 23./10. — Nora, Lauritsen, ank. Aarhus 23./10. — Nautik, N. Nielsen, ank. Palmas 22./10. — Marie, Jessen, pass. Sagres 22./10. for Barcelona. — Bodil, Uldall, pass. Brunsbüttel 22./10. for Passages. — Rigmor, Larsen, ank. Jacobstad 22./10. — Gerda, Iversen, ank. Oxelösund 22./10. — Laura, Pedersen, ank. Barcelona 21./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 24./10. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 21./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 19./10. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Sarpsborg 24./10. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 24./10. til Azores. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Methil 19./10. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 24./10. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Campeltown 17./10. til Dublin. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigouch 23./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Birkenhead 23./10. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 21./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Gefle 14./10. — Nelly, Clausen, ank. Leith 22./10. — Fanny, Eriksen, afg. Hernösand 18./10. til Rouen. — Lilly, Nielsen, ank. Bilbao 22./10. — Alexy, Lorentzen, ank. Saffi 16./10. — Dagny, Sørensen, ank. Aalborg 23./10. — Mary, Bang, ank. Danzig 23./10.

Æro. Enighedden, Jensen, ank. Boness 23./10.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Wiborg 25./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Wiudau 24./10. til Sarpsborg. — Skinfaxe, Faber, ank. Petersborg 20./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Kiel 23./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 23./10. — London, Bom, ank. Kiel 22./10. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 21./10. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 20./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 23./10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Grimsby 22./10. til Methil. — Roma, v. Thun, afg. Burntisland 25./10. til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien afg. Moji 23./10. for hjemg. — Indien ank. Nørre Sundby 23./10. for hjem. — Kina pass. Perim 21./10. for hjemg. — Siam ank. Kjøbenhavn 17./9. — Tranquebar pass. Sabang 23./10. for hjemg. — Bandon afg. Genua 24./10. for udg. — Bintang ank. London 22./10. for hjemg. — Chumpon afg. Singapore 24./10. for udg. — Pangan afg. Calicut 23./10. for hjemg. — Samui pass. Gibraltar 23./10. for hjemg. — Cathay afg. Tyne 1./10. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 21./10. for udg. — St. Jan ank. Rotterdam 25./10. for hjemg. — St. Thomas ank. Paramaribo 20./10. for hjemg.

Europa. Tyskland, Danstrup, afg. Leith 21./10. til Swinemünde. — Belgien, Nielsen, ank. Sarpsborg 25./10. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 23./10. til Methil.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Aarhus 21./10. til Boness.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 20./10. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 24./10. — Sjælland, Svarrer, afg. Königsberg 21./10. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 22./10. — Hermia, Farup, ank. Tynen 24./10. — Alice, Jørgensen, ank. Königsberg 24./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Kiel 24./10. — Ragnbild, Schultz, ank. Methil 20./10. — Valborg, Hansen, ank. Methil 23./10. — Gunhild, Hansen, afg. Hungerburg 20./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Blyth 20./10. — Martha, Christensen, afg. Neder Calix 25./10. — Elna, Rathje, afg. Tynen 22./10. — Tberese, Pedersen, afg. Arzew 22./10. — Harriet, Larsen, afg. Arzew 17./10. — Dagny, Therkildsen, afg. Borgå 20./10. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./10. — Jeanne, Olsen, ank. Norrköping 25./10. — Vera, Larsen, afg. Swansea 25./10. — Daisy, Lagesen, ank. Seabam 24./10. — Annine, Leth, afg. Rouen 21./10. — Kamma, Løffer, afg. Sfax 14./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Filadelfia 19./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sunderland 24./10. — Svend, Schmidt, afg. Moranen 18./10. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 25./10.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Windau 25./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Trångsund 19./10. — Hollaud, Poulsen, ank. Pillau 24./10. — England, Andersen, ank. Methil 24./10. — Rusland, Bennetsen, ank. Trångsund 25./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Randers 24./10. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 17./10. — Vera, Thing, pass. Holtenau 26./10. for Antwerpen.

Sejlskibe.

Rønne. Castor ank. Neksø 16./10. — Prøven ank. Aalborg 14./10. — Oline Dahl ank. Horsens 17./10.

Svendborg. Helge, Nielsen, ank. Nakskov 19./10. — Althea, Skovgaard, ank. Fowey 20./10. — Apollo, Nielsen, ank. Sundsvall 19./10. — Danmark, Huisfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 19./10. — Kamma, Fisker, ank. Dieppe 20./10. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Bideford 20./10. — Lya, Jensen, ank. Wismar 21./10. — Leif, Andersen, ank. London 20./10. — Maa-gen, Jensen, ank. Rochester 20./10. — Libra, Hansen, ank. St. Valery S. 21./10. — Severine, Jensen, ank. Pillau 22./10. — Meta, Møller, ank. Terneuzen 21./10. — Noah, Jørgensen, ank. Boston 22./10. — Delos, Andersen, ank. Trepani 18./10. — Iris, Hansen, ank. Dysart 22./10. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Libau 23./10. — Jason, Hansen, ank. Hull 22./10. — Erhardt, Larsen, ank. Boston 23./10. — Britannia, Rasmussen, ank. Deal 23./10. — Grethe, Hansen, ank. Nakskov 24./10. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Nykjøbing F. 24./10. — Roma, Jensen, ank. Boston 23./10. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Bridgewater 23./10. — Solon, Rask, ank. Karrebaksmünde 25./10. — Union, Olsen, ank. Charlestown 24./10. — Nanna, Madsen, ank. Præstø 25./10.

Æro. Henry, Bager, ank. Rønne 21./10. — Viking, Weber, ank. Sassnitz 21./10. — Kristian, Nielsen, ank. Middelfart 21./10. — Marthin, Friis ank. Boston (England) 22./10. — Mathilde, Hansen, ank. Libau 22./10. — Jobanne, Stegmann, ank. Swinemünde 22./10. — Diane, Hansen, ank. Edinburgh 22./10. — Svip, Jensen, ank. Kjøge 23./10. — Apollo, Albertsen, ank. Aalborg 23./10. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 23./10. — Dorthoa, Boye, ank. Libau 23./10. — M. Hay, Petersen, ank. Gøteborg 23./10. — Th. Lohse, Boye, ank. Rønne 21./10. — Debora, Rasmussen, ank. Sundsvall 22./10. — Vega, Hansen, ank. Bridgeness 23./10. — Amor, Hansen, er afg. Wemyss til Heiligenhafen. — Caroline Cøck, Rasmussen, ank. Maracaibo 23./10. — Hermod, Dreimann, ank. Gøteborg 23./10. — Rise, Bager, ank. Hamburg 21./10. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Hundested 24./10. — Esther, Fabricius, ank. Antwerpen 24./10. — Kirstine, Rasmussen, ank. Antwerpen 23./10. — Immanuel, Bager, ank. Gøteborg 23./10. — Rotha, Olsen, ank. Douglas 23./10. — Ami, Christensen, ank. Riga 24./10. — Bien, Petersen, ank. Pillau 23./10. — Christiane, Bager, ank. Rørvig 23./10. — Hosanne, Raahauge, ank. Genua 24./10. — Alfa, Madsen, er afg. Hamburg til Aracoju. — J. Koefoed, Andersen, pass. Skagen 23./10. for Borgå (Finland). — Fredensborg, Kisby, ank. Halmstad 25./10. — Albertha, Kromann, ank. Burntisland 25./10. — Skinner, Rasmussen, ank. Moranen 25./10. — Neptun, Jensen, ank. Rønne 25./10. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Bahia. — Vera, Thjellesen, er afg. Littlehampton til Bridgeness. — Dannebrog, Boye, ank. Antwerpen 24./10. — Lorenz, Levinsen, pass. Helsingør 24./10. — Anna, Petersen, ank. Åhus 25./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Oktober 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsføretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibshanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 84.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 31. Oktober 1911.

18. Aarg.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS

AKVAVITTER.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kødelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert.

Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

**WARBURG OF
LONDON**

Post-Adr.:

Lloyds, Royal Exchange,
London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions, West Hampstead,
London N. W.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 469

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

**Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar**

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl. - Hof - Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrlk.: „Palle“
— 40 Kr. —

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eftf.

Sølvtorvet 4. Telf. Bbro 1616 y.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallens Bog „Know your own ships“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enetorhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Ny Bog.

Faas i alle Boglader.

LÆGEBOG FOR SØFARENDE

Af

H. A. BREUNING-STORM

Dr. med., Stabslæge i Søværnet.

1b. Kr. 2.50.

Autoriseret af Ministeriet
for Handel og Søfart.

V. PIOS BOGHDL.

Apparat for automatisk Frembringelse af Taagesignaler paa Dampskibe.

Dansk Patent
til Salg hos
LORENTZ NORENBORG,
KRISTIANIA.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl. Nærmere ved Vilh. Rasch, Forstander.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
Indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

Skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsprøviatering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.
Telefon 7262.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Stenfiskerfartøj til Salg.

Grundet paa anden Bestemmelse er min Jagt, bygget til Stenfiskeri 1878, godt udhalet og vel vedligeholdt, udmærket Sejler, laster 73 000 Pd. dw., maaler 13⁰¹/₁₀₀ Netto, 17²⁴/₁₀₀ Tons Brutto, billig til Salg ved Henvendelse til Undertegnede:

Skipper N. Christiansen,
Bibrostræde 13. Nakskov.
Telefon 401.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3¹/₂ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampsøjldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leverer virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Enghavevej. V. Bopæl: H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kjøbenhavn, den 31. Oktober 1911.

Fra Tid til anden føres der i norske Blade Klage over, at den Svitzerske Bjergnings-Entreprise har stationeret Skibe i norske Havne, og driver en haard Konkurrence med de norske Bjergningsselskaber. Der er saaledes fornylig kommet os et norsk Blad »Trondhjems Adresseavis« for Øje, som behandler dette Forhold i en længere Artikel og udtrykker sin Forundring over, at der ikke fra Autoriteternes eller Lovgivningsmagtens Side gøres noget for at lyde Bjergningsbedrifterne Beskyttelse. Bladet skriver blandt andet:

En Indsender til »Adresseavisen« paapegede forleden Dag den hensynsløse Konkurrence, som de norske Bjergningsselskaber udsættes for fra Svitzers Side. — Det er jo ganske mærkværdigt, at Bjergningsbedrifter lige saa vel som saa mange andre Bedrifter ikke nyder nogen som helst Beskyttelse fra Autoriteters eller Lovgivningens Side. — Nordenfjeldske Dykkerselskab, der grundlagdes i 1871, har i disse Aar arbejdet sig frem til et af Landets største Selskaber i denne Branche. Selskabet har efterhaanden udvidet sit Materiel og fulgt med i Udviklingen, saa dets Materiel er i enhver Henseende tidssvarende. Lige til Aaret 1904 arbejdede Nordenfjeldske Dykkerselskab sammen med andre norske Selskaber paa Norges Kyst, uden væsentlig Konkurrence fra udenlandsk Side, i al Fald her Nord paa, idet det danske Selskab »Svitzers« kun en sjælden Gang aflagde Besøg her oppe. Fra Aaret 1904 har »Svitzers« imidlertid hele Aar igennem haft Skibe stationeret her Nord paa og drevet en overmaade stærk Konkurrence med Landets egne Selskaber.

Fra de norske Bjergningsselskabers Side har der Gang paa Gang været rettet Henvendelse til Statsmagten, om det ikke skulde være muligt at opnaa nogen Støtte i denne ulige Konkurrence, men desværre hidtil uden Resultat. — Nordenfjeldske Dykkerselskab har nedlagt store Kapitaler i Materiel, maaske allfor store i Forhold til den beskedne Aktiekapital. Dette er imidlertid gjort for at søge at holde Udlændingene Stangen. — Bladet retter derefter en Appel om virksom Støtte til alle, som ønsker at se norsk Virksomhed trives, og for at ikke norsk Kapital skal gaa tabt paa Grund af hensynsløs Konkurrence i Norge fra et dansk Selskabs Side.

Naar vor ærede norske Kollega taler saa varmt for de norske Bjergningsselskaber og appellerer til Statsmagten for at faa Konkurrencen lukket ude fra de norske Farvande, saa er det jo ud fra meget naturlige Følelser, set fra de norske Bjergningsselskabers Side, da et Monopol jo altid er en Behagelighed for Indehaveren, men om Skibsredere og Assuranceselskaber, som skal betale Bjergningerne, vil dele denne Opfattelse er dog maaske et andet Spørgsmaal. Hvor i Verden er der ikke Konkurrence, saa at sige paa alle Omraader, og da især i alt hvad der hedder Handel og Skibsfart. Det er jo Konkurrencen, der regulerer Priserne paa omtrent alle Omraader, idet den tvinger enhver til at yde det mest mulige for den mindst mulige Betaling. Dette gælder selvfølgelig for Bjergningsselskaber lige saa vel som for alle andre Forretninger. Vor ærede Kollega indrømmer jo endogsaa selv i sine ovenfor citerede Udtalelser, at det er Konkurrencen, der har tvunget de norske Bjergnings-

selskaber til at bringe deres Materiel op til Nutidens Fordringer, hvad maaske ellers ikke var sket. Det kommer ogsaa til, mildest talt, at se noget mærkeligt ud, naar det norske Blad beklager sig over den Konkurrence, som paaføres norske Bjergningsselskaber i Vest-Norge af Svitzers Bjergnings-Entreprise, og endogsaa betegner denne som hensynsløs, da det dog er vitterligt for alle, at de norske Bjergningsselskaber har et Skib liggende her i Kjøbenhavn for at konkurrere med Svitzers, og der vel næppe er nogen som tror, at Nordmændene viser Svitzers større Hensynsfuldhed, end disse viser dem. Det er ganske vist rigtigt, at det hovedsagelig er i det Nordenfjeldske Dykkerselskabs Distrikt, at Svitzers stationerer deres Skibe, men det forlyder med Bestemthed, at det Nordenfjeldske Selskab er direkte delagtig i den Konkurrence, der fra norsk Side paaføres Svitzers, idet nævnte Selskab samarbejder med Moss-Selskabet netop i Konkurrencen i de danske Farvande. Det Nordenfjeldske Selskab har altsaa intet at beklage sig over og vilde rimeligvis finde det absurd, om det f. Eks. ved Lovgivning blev det forbudt at arbejde i danske Farvande. Men hvad er Grunden til, at det ærede Blad betegner den Konkurrence, som det saa umotiveret beklager sig over, for ulige? Skulde det maaske være fordi Svitzers Selskab raader over et større eller bedre Materiel, der hurtigere og sikrere bringer et heldigt Resultat under et vanskeligt Bjergningsforetagende?

Vi har modtaget følgende:

Lodsforhold for danske Sejlskibe i Finland. Det er maaske næppe alle danske Skibsredere og Skibsførere bekendt, at deres Skibe, naar de befarer Finland, ikke er ligestillet med finske og andre Nationers Skibe med Hensyn til Lodsning paa finsk Territorium, og den Uretfærdighed, som danske Skibe her er Genstand for, fortjener at nævnes.

Jeg skal her tilade mig at oplyse om, at naar et dansk Skib forsejler fra den ene finske Havn til den anden, hvor Bugserbaad benyttes, er Skibet lodspligtigt, og skal have Lods om Bord. Da der i de fleste Tilfælde i Finland bugseres over ret betydelige Distancer, betyder dette Paabud for danske Skibe en meget stor og følelig Udgift, medens finske, russiske, svenske og norske Skibe ikke er lodspligtige og som Følge deraf ikke benytter Lods. Norske Skibe har dog først for to Aar siden erholdt denne Tilladelse.

Finland har et ret betydeligt Antal Skibe, som aarlig befarer Danmark, og dér har et godt og billigt Virkefelt, og disse Skibe er sikkert i Danmark ligestillet med danske og andre Nationers Skibe i alle Henseender. Vi har saaledes god Grund til at fordrø at blive ligestillet med vore Nabolande ogsaa i Finland; dog sker det næppe, uden at der fra dansk Side bliver gjort Skridt i den Retning, og det vilde tjene danske Skibsreders Interesser at holde sig disse Forhold for Øje og gennem Regeringen hurtigst søge at faa dette for danske Sejlskibe saa uretfærdige Forhold ændret.

Th. Andersen.
3/m. Sk. »Leif«.

Meddelelse fra Søfartsministeriet:

Lægeeftersyn i franske Havne. I Følge en fra den kgl. Konsul i Havre modtagen Indberetning, meddeles herved, at Sundhedsautoriteterne under den 23. Oktober d. A. har offentliggjort, at Skibe, kommende fra russiske og finske Østersøhavne og bestemt til franske Havne, fremtidig ikke behøver at medføre

Sundhedspas eller at anløbe Dunkerque, Havre eller Brest for at underkastes Lægeundersøgelse. (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 31 d. A., som indeholder Udenrigsministeriets Skrivelse af 20. April angaaende den paagældende Sag.)

Slingre-Tanke. Det Held, som de Frahmiske Slingre-Tanke har haft i de tyske Dampere »Ypiranga«, »Corcovadi« og »General«, skriver »The Shipbuilder«, har bevæget Hamburg-Amerika Linien til at lade Slingre-Tanke indlægge i deres store Atlanterhavsbaade »Amerika«, »Keiserin Augusta Victoria«, »Cleveland« og »Cincinatti«, foruden i den tidligere Atlanterhavsbaad »Deutschland«, som nu er omdannet til en Turistdamper under det ny Navn »Victoria Louise«, desforuden i deres Kæmpeskib »Imperator«, som bliver bygget paa Vulcan Værftet i Hamburg og i Søsterskibet til »Imperator«, som bliver bygget hos Blohm & Voss. Af andre tyske Rederier, som har adopteret Opfindelsen for deres Skibe, kan nævnes Hamburg-Sydamerika Selskabet, for deres ny Damper »Cap Finisterre«, som bliver bygget hos Blohm & Voss, og **W o e r m a n n L i n i e n** for deres ny Passagerskib »Henry Woermann«, som ogsaa bliver bygget i Hamburg. Cunard Selskabet faar Slingre-Tanke indlagt i »Laconia«, som nu bliver fuldført i Wallsend. I dette Tilfælde bliver Tankene indrettet i Tvær-Bunkerne, foran for det forreste Kedelrum, omtrent af samme System som er blevet anvendt i Damperen »General«. Hvis dette Forsøg viser sig heldigt, tilføjer Bladet, er det bestemt, at lignende Tanke skal anbringes i »Aquilania«, som er under Bygning i Clydebank hos John Brown & Co.

Det ses heraf, at Brugen af Slingre-Tanke bliver mere og mere almindelig.

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for Aarets 3dje Kvartal. I Kvartalet, som endte den 30. September, var 493 Handelsskibe (alle over 100 Tons) med en samlet Tonnage af 1,446,317 Brutto Reg.-Tons, under Bygning i England (Storbritannien og Irland). Dette Tal er lidt under Rekorden, som naaedes sidste Kvartal med 30,000 Tons mere; de to tidligere Rekorder var i 1901 og 1906.

Med Undtagelse af 19 mindre Fartøjer, er alle Skibene bygget af Staal, og kun 23 er Sejlskibe.

373 af Skibene eller 1,003,497 Tons bygges i England til Lloyd's Registers Klasse.

Dampskibenes Størrelse fordeles sig saaledes: Under 1,000 Brutto Reg.-Tons 193, fra 1,000—2,000 57, fra 2,000—4,000 54, fra 4,000—6,000 103, fra 6,000—8,000 27, fra 8,000—10,000 17, fra 10,000—12,000 11, over 12,000 Brutto Reg.-Tons 8.

Udenfor England er 344 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 713,774 Brutto Reg.-Tons under Bygning.

Deraf i Tyskland 88 Skibe med 273,185 Brutto Reg.-Tons, Frankrig 29 Skibe med 125,160, Holland 32 med 74,256, U. S. A. ved Kysten 40 med 46,849, U. S. A. ved de store Søer 14 med 41,700, Østrig-Ungarn 9 med 50,117, Japan 35 med 22,038, Italien 19 med 19,245, Norge 37 med 18,145, Danmark 9 med 15,645 og Sverige 10 Skibe med 4,740 Brutto Reg.-Tons.

Til Gibraltar for Ordre. En Korrespondent skriver til »Shipp. Gaz.«: For ikke at give de tyrkiske Autoriteter ved Bosphorus eller Dardanellerne nogen Grund til Indblanding med Hensyn til kornlastede Skibe, som kommer ud fra Sortehavet, udsteder de forskellige Staters Konsuler i de forskellige Lastehavne Certifikater, der angiver Ladningens Bestemmelsessted. Det tilraades imidlertid Afskiberne, saavidt som muligt nu for Tiden, at

undgaa at dirigere kornlastede Skibe »til Gibraltar for Ordre«, da denne ubestemte Angivelse af deres Bestemmelsessted ikke tilfredsstiller de tyrkiske Autoriteter.

Sejladsen paa St. Petersborg. The Northern Steamship Company i St. Petersborg meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at det er blevet bestemt, at Isbryderne »Jermack« og »Vladimir« skal forblive i St. Petersborg, saa længe som Havnen er aaben for at hjælpe Skibene ind og ud. Det er Hensigten i Aar at holde Havnen aaben til den 10. December, gammel Stil.

Koleraen. I Følge foreliggende Meddelelser maa Provinsen Bari i Italien og Byen Tunis anses for kolera-smittede.

I Henhold til § 12 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A., har Justitsministeriet sat Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra de nævnte Steder, uden at have anløbet anden evropæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 17. August d. A. om Sundhedsforanstaltninger med Hensyn til Kolera indskrænkes, for saa vidt angaar Tyrkiet, til alene at gælde overfor Byerne Konstantinopel og Saloniki.

Sve rig: Triest er erklæret kolerafri.

Statsbanerne. Skibsfører af 2. Grad, H. C. Jørgensen, Masnedø-Overfarten, og Styrmand og fast Reservefører A. E. V. Ehrenreich, Storebælts-Overfarten, er af Kongen udnævnt til henholdsvis Skibsfører af 1. Grad og Skibsfører af 2. Grad ved Statsbanerne fra 1. November. De paagældende vil i deres ny Stillinger komme til at forrette Tjeneste, førstnævnte ved Storebælts-Overfarten, sidstnævnte ved Masnedø-Overfarten.

Frankrig og den traadløse Telegraf. Paris, 27. Oktober. (Ritz. Bur.) Krigsministeriet og Koloniministeriet har i Fællesskab udarbejdet en Plan, gaaende ud paa at oprette Stationer for traadløs Telegraf i alle Frankrigs oversøiske Kolonier. Foruden de i Vestafrika og Indokina allerede oprettede Stationer, vil der blive etableret Stationer i Colombo-Bechar, Timbuktu, Dahomey, Djibuti, Ubangi, Madagascar, Pondicherry, Ny-Kaledoni, Tahiti, paa Marquesas Øerne og paa Martinique, hvilke Stationer alle vil faa Eifellaarnets Station til Centralstation.

Et beslaglagt Skib. Frederikshavn, 27. Oktober. (Ritz. Bur.) Assurancefirmaet Jansen & Co., Kjøbenhavn, har nu stillet Sikkerhed for Svitzers Bjerget for den norske Damper »Oddfrid« af Kristiania, der var beslaglagt. Beslaglæggelsen er derefter hævet, og Damperen er i Dag afsejlet til sit Bestemmelsessted Königsberg.

Reddet Skibsbesætning. Helsingborg, 28. Oktober. (Ritz. Bur.) Helsingborgdamperen »Edenor« er i Dag indkommen her. Damperen, som afgik fra Rusland den 23. ds. paa Rejse fra Kronstadt til West Hartlepool med Props, har været udsat for haardt Vejr. Mel-

lem Gotlands Sydspids og Øland traf »Edenor« et Skib, der drev omkring i synkefærdig Tilstand. De Skibbrudne, ni Mand, bjergedes om Bord paa »Edenor«, men en Mand gik senere over Bord. De reddede var Besætningen paa »Admiral Lassoff«, et gammelt tidligere russisk Krigsskib, der nu var paa Rejse til Tyskland, hvor det skulde hugges op.

Marineministeriet meddeler: Marineamt i Berlin telegraferer til Marineministeriet, at en stor Skydeflaade er drevet af i nordlig Retning, Nord for Helgoland, paa omtrent 54° 16' 15" N. Br. og 7° 48' 12" Ø. Lgd., samt at en omtrent tre Meter lang Mast, tilsyneladende fastsiddende i et Vrag, er set tre Sømil retvisende Syd 29° Vest fra Lyserort Fyrskib; Vraget ligger meget farligt for Skibsfarten.

Passeret Mast. D. F. D. S. meddeler: Føreren af Dampskibet »Jolantha« meddeler, at han den 25. ds. Kl. 9½ Form. passerede en Mast fem Fod over Vandet, staaende fast i Bunden. Retningen var Schouwens Bank Fyrskib i misvisende S. V. ½ S., to Kvartmils Afstand.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 87/1911, afsagt den 26. September 1911. Skibsmæglerfirmaet Heckscher & Søns Eff. mod Carl Hugo Schilling af Hamburg.

Under nærværende Sag søger Citanterne, Skibsmæglerfirmaet Heckscher & Søns Eff., Indstævnte Carl Hugo Schilling af Hamburg, som korresponderende Reder for S/S. »Rüstringen« af Hamburg til Betaling af Kr. 1.407.65 for udlagte Indklaringsomkostninger, Forstrækninger til Kaptajnen med mere, for hvilket Beløb Citanterne mener at have Søpanteret, med Renter og Sagens Omkostninger. Citanterne har derhos paastaet en den 23. samme Maaned i Skibet for Beløbet foretagen Arrest stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt, og Indstævnte tilpligtet at betale de med Arrestens Foretagende forbundne Omkostninger Kr. 32.46.

Indstævnte, der i Stævningen angives at have Bopæl om Bord paa Skibet, der er beliggende her i Havnen, har givet Møde under Skriftvekslingen, og har uden at gøre nogen Indsigelse imod, hvad der i Stævningen er anført om hans Bopæl, protesteret mod den af Citanterne paastaede Fortrinsret for Kravet, hvis Rigtighed han iøvrigt maa antages ikke at have nogen Indvending imod.

Under den mundtlige Procedure er Indstævnte udebleven, og der vil derfor være at give Dom i Overensstemmelse med Citanternes med det Retten forelagte stemmende Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 85 Kr.

Dom i S. S. Nr. 94/1911, afsagt den 11. Oktober 1911. Hovmester Aage Coff mod A/S. Dampskibsselskabet Urania.

Den 6. f. M. blev Citanten, Hovmester Aage Coff, hos en Forhyringsagent her i Kjøbenhavn forhyret til for ubestemt Tid at gøre Tjeneste som Hovmester om Bord i Dpsk. »Polarstjernen«, tilhørende de Indstævnte, Aktieselskabet Dampskibsselskabet Urania. »Polarstjernen« var paa Rejse til Newcastle, og Citanten rejste for Redernes Regning sammen med det øvrige her forhyrede Mandskab den 7. s. M. til den nævnte By med en Passagerdamper. Ved Ankomsten til Newcastle den 10. næstefter modtog Mandskabet en saalydende Skrivelse fra Føreren

af »Polarstjernen«: »Da Skibet er bleven saa hurtigt færdigt, saa at de ikke vil naa at kunne komme med, har jeg arrangeret med Hr. A. Olsen, Indehaver af Skandinavisk Sømandshjem, saaledes at han vil tage dem ind og skaffe dem Hyre i Løbet af faa Dage (Hyren her i England er jo betydelig højere, end den, de er monstereede for) eller ogsaa, at de omgaaende vil blive sendt tilbage til Kjøbenhavn . . .« Skibets Agent i Newcastle, der indfandt sig, saa snart Skibet kom ind, besørgede for Redernes Regning Mandskabet indlogeret i nævnte By, og da Mandskabet valgte at komme tilbage til Kjøbenhavn, sørgede han tillige for, at de blev hjemsendt dertil. Ved Hjemkomsten den 16. f. M. fik Citanten hos den vedkommende Forhyringsagent Meddelelse om, at »Polarstjernen« var paa Rejse fra Luleå i Sverig og vilde anløbe Kjøbenhavn paa Tilbagevejen, saaledes at han, hvis han ønskede det, da kunde komme om Bord i Skibet. Citanten vægrede sig imidlertid herved, og der opstod en Divergens med Hensyn til Hyrespørgsmaalet, idet Citanten mente at være afskediget ved Kaptajnens ovennævnte Brev og derfor at have Krav paa Hyre — foruden for Tidsrummet indtil hans Tilbagekomst hertil, som nævnt den 16. f. M. — for endnu en Maaned. Rederiet vilde imidlertid ikke — naar Citanten ikke vilde gaa om Bord i Skibet — betale ham Hyre og Kostpenge længere end til den 16. f. M., og ved Afregningens Prøvelse for Mønstringsbestyreren her opnaaedes ikke noget Resultat. Citanten har derfor anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar de Indstævnte dømt til at betale ham Hyre for en Maaned fra 16. f. M. 70 Kr. samt et ham tilsagt maanedligt Ekstra-Honorar af 20 Kr., ialt 90 Kr. tillige med Renter heraf og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

I Modsætning til, hvad Citanten har gjort gældende, findes der at maatte gives de Indstævnte Medhold i, at det ovenfor citerede Brev fra Føreren af »Polarstjernen« til Mandskabet maa forstås, ikke som en Afskedigelse, men som et Valg, der stilledes dem mellem at blive løst fra Forholdet til Skibet eller indtil videre at blive staaende i dette Forhold. Men herefter samt idet endnu bemærkes, at det af Sagen fremgaar, at de Indstævnte havde tilbudd Citanten fuld Godtgørelse af Hyre, Kost og Logis i Mellemtiden, indtil han kunde komme om Bord i »Polarstjernen«, kan det ikke statuere, at de Indstævnte har misligholdt deres Forpligtelser overfor Citanten, og de vil derfor være at frifinde for hans Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Granitsten til Buenos Aires.

Firmaet Rob. E. Loesener & Co. i Hamburg meddeler Foreningen, at Modtagerne i Buenos Aires af en Ladning Sten, udlosset fra en tysk Damper, har holdt et Fragtbeløb af £ 135.— tilbage for 8,445 Sten, som paastaas at have manglet ved Udleveringen. Hele Lasten bestod af c. 4,500 Tons Gadesten fra Østnorge. Fragten var afsluttet med A/S The British Norway Granite Co., der i Certepartiet angives at være Agenter for Befragterne, Bohuslänske Granitkompagniet.

D'Hrr. Loesener & Co. skriver videre:

»Certepartiet stipulerede ikke, at Baaden er ansvarlig for Stykketallet, men kun, at der skal holdes Talje paa Last- og Lossepladsen, hvilket ogsaa blev gjort saa grundig som muligt og med ikke saa ringe Udgifter.

Konnossementet indeholdt rigtignok Stykketallet samt Vægten; men i Certepartiet staar, at Kaptajnen skal underlegne Konnossementet »as presented and without prejudice

to the charterer; endvidere at Fragten er betalbar: »per ton of 20 cwt., calculated as customary at port of loading«, og da nu Certepartiet intet stipulerer om, at Baaden er ansvarlig for Stykketallet (hvilket vore Venner forøvrigt aldrig vilde være gaaet ind paa), maatte Kaptajnen jo formode, at Stykketallet i Konnossementet var i Forbindelse med Udregning af Fragten eller Værdien.

Det vilde jo ogsaa være umuligt for en hvilken som helst Kaptajn at garantere eller holde en nøjagtig Talje over hver Sten. I dette Tilfælde drejede det sig om 496.339 Sten. — Lastningen foregik i Tubber à 100 Sten, d. v. s., i hvert Rum var der fire Arbejdere, som hver hev 25 Sten ind i hver Tub, hvorefter disse Tubber blev opnoteret, saavel af Baadens Taljefolk som af Modtagerens, samtidig med at saavel Baadens Officerer som Modtagernes Agenters Folk uafladelig kontrollerede Rummene, med Hensyn til at der taltes rigtig. I Norge lastedes paa lignende Maade, kun var Tubberne dér lidt mindre og derfor flere (færre?) Folk nødvendige for Fyldningen.

Nu kommer det mærkelige ved Sagen nemlig, at da Baaden var udlosset, fik Kaplajnen skriftlig Meddelelse fra Modtagernes Agenter, Firmaet *Branders Bergstrøm & Co.* om, at Baaden havde udleveret aldeles rigtig Vægt, saaledes at den ogsaa fik sin fulde Fragt udbetalt; men man havde dog udregnet, at der var en Manko paa 8.445 Sten, for hvis Værdi man gjorde Baaden ansvarlig og fradrog Pesetas: 1,511.65; formodentlig beregner man dette derude som svarende til Værdien af 8,445 Sten.

Vore Venner mener, at naar Modtagerne har faaet hele Lasten til nøjagtig den rette Vægt, da maa de ogsaa have faaet det rigtige Stykketal.

Kaplajnen skriver, at den sidste Baad, som havde lossat til samme Modtager, havde haft en Manko paa ikke mindre end siger og skriver 32,000 Sten. «

Foreningen maa være enig med d'Hrr. Rob. E. Loesener & Co. i, at Rederiet eller Tidsbefragteren ikke bør have Ansvaret for Manko paa en saadan Last, som det er praktisk umuligt at tælle nøjagtigt. Den Omstændighed, at Kaplajnen i Følge Kontrakten var forpligtet til at undertegne Konnossementer, som de præsenteredes ham, betyder formodentlig, at Kaplajnen ikke kunde nægte at undertegne et Konnossement. Hvor paa Stykketallet var anført, men muligvis vil netop denne Kaplajns Pligt til at give ren Kvittering, skønt det praktisk taget var umuligt nøjagtigt at kontrollere Tallet, medføre, at Befragterne i Sverig, der utvivlsomt ogsaa er Modtagere af Lasten, vil blive anset forpligtet til at betale den tilbageholdte Fragtbalance, idet Maanedsbefragterne, for hvis Regning denne Last transporteredes, ikke kan antages at have noget Ansvar for en mulig forefundne Manko. Rederne bør saa vidt muligt faa en Bestemmelse indført i Certepartiet om, at der ikke skal gives Kvittering for Stykketallet. Foreningen har tidligere skrevet om de mange andre Vanskeligheder, som Rederne udsættes for i denne Fart, og de bør betænke sig nøje og være meget forsigtige, inden de paatager sig at transportere Granitsten til Buenos Aires.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet, trods det nu indskrænkede Fartomraade, ret tilfredsstillende. Bottenhavnene har et ret betydeligt Antal Ladninger, som enten maa henligge til næste Aar eller transporteres paa anden Maade end med Sejlere. Rusland har vedvarende nogle Træ- og Havrelaster, men Raterne er noget lave. Tyskland har ligeledes Brug for flere Sejlere til akceptable

Fragter. Danmark har flere Kornlaste for prompt Lastning; men der mangler Tonnage. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har ogsaa Brug for flere Sejlere for Træ, Feldspath og Træmasse, hvorfor Fordring er højere end Tilbud.

Returfragterne holder sig uforandrede som forrige Uge. Kulfragter til danske og tyske Havne er 8 à 9 £ efter Størrelse og Losseplads med tilfredsstillende Ekspedition. Af Claylaster noteres flere, medens der kun er faa Foderstofflaster.

For de mindre Skibes Vedkommende er Fragtmarkedet ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. Nordtyskland viser sig stadig mindre livlig og slutter gennemgaaende til samme Rater pr. November, som gennemførtes pr. Oktober. Königsberg skal have sluttet til 6 Mk., som i Betragtning af Skibenes Vinterpræmie, nu er daarligere, end hvad der er sluttet derfra i denne Maaned. Danzig udbyder for Tiden intet; heller ikke Stolpmünde, Rügenwalde eller Colberg optager nogen videre Tonnage. Stettin er stadig flov, men har dog nu og da Ladninger fremme. Stralsund oplager kun derliggende Skibe til 4 Mk. for Rug, og højere Rate kan ikke gennemføres fra Greifswald: Barth noterer 4½ Mk. Rostock slutter hyppigere, men til uforandrede Rater, 4 Mk. for Rug, 5 Mk. for Havre; de øvrige tyske Pladser noterer saa godt som intet, men med Maanedens Begyndelse kommer der nok noget frem. Hamburg er fast og slutter til 6 à 6½ Mk. til Danmark, og Udsigterne derfra er vedblivende gode. Sverig er for Karlshans og Karlskronas Vedkommende lige godt; derimod synes Halmstad noget mattere og hyder noget lavere Rater. Danmark har fra Provinserne nogle Kartoffellaster til Warnemünde 3½ Mk., Kristiania 5½ à 6 Kr. samt Byg til Kjøbenhavn, dog ikke meget. De fleste Byglaster, som noteres, er til England, Belgien og Holland. Sukker til Kjøbenhavn fra Bandholm, Sakskjøbing, Stege og Assens er der hidtil tilstrækkeligt af. Fra Kjøbenhavn er det lige stille, der sluttedes Soyakager til Hobro 14 Øre, Hvede til Malmö 8 Øre, Majs til Rønne 11 Øre, Gasrensingsmasse til Stettin 3½ Mk.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt
til Skibsbrug.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Riga 29./10. til Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 25./10. — Algarve, Borries, ank. Nordmaling 28./10. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. hertil 29./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 20./10. — Antwerpen, Mad- sen, pass. Gibraltar 25./10. — Arkansas, Petersen, afg. Philadel-

lia 17./10. hertil. — Arno, Fischer, ank. Barcelona 25./10. — Aurora, Gommersen, ank. Petersborg 29./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 22./10. — Beira, Lunge, afg. Sevilla 27./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 19./10. hertil. — Chr. Broberg, afg. Ghent 28./10. til Antwerpen. — Christian IX, Mikkelsen, afg. London 29./10. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Abo 28./10. hertil. — Esbjerg, Strufoe, ank. hertil 29./10. — Florida, Andersen, pass. Dover 29./10. for London. — Garonne, Kromann, ank. hertil 29./10. — Helleg Olav, Holst, afg. Kristiansand 29./10. til New York. — Hengest, Munck, afg. Riga 28./10. hertil. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 28./10. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 27./10. til Petersborg. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 29./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 24./10. — Kentucky, Kyllsbeck, ank. Kristiania 29./10. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 26./10. — Kursa, Wieneke, afg. Hakkala 29./10. — Loire, Craignou, afg. Bordeaux 28./10. til Rochelle. — Louise, Larsen, afg. Königsberg 29./10. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 27./10. hertil. — L. P. Holmblad, ank. Petersborg 28./10. herfra. — Minsk, Harder, afg. herfra 28./10. til Reval. — Morsø, Nellemann, ank. Petersborg 25./10. — Moskoy, Jon Jønsen, afg. Petersborg 28./10. til Antwerpen. — Nicolaj II, ank. Riga 28./10. — Nordjylland, Søeberg, afg. Antwerpen 26./10. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 25./10. — Omsk, Jacobsen, afg. herfra 29./10. til Libau. — Osear II, Hempel, ank. hertil 24./10. — Pensylvania, Lissner, ank. hertil 28./10. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 26./10. — Pregel, Iversen, ank. Trångsund 30./10. — Saga, Wiberg, ank. Genua 29./10. — Saratov, ank. Hull 26./10. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 27./10. for London. — Skalholt, ank. Antwerpen 26./10. Texas, Clauson Kaas, ank. Filadelfia 27./10. — Thyra, Dam, afg. Stavanger 29./10. til Arendal. — Tomsk, Kruse, afg. Antwerpen 29./10. til Petersborg. — Tiber, Beeh, afg. Algier 29./10. — United States, Göttsche, afg. New York 26./10. hertil. — Viking, Meyer, afg. Arendal 27./10. nordpaa.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sundsvall 26./10. — Martha, Christensen, afg. Neder Calix 25./10. — Elna, Rathje, afg. Tynen 22./10. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 22./10. — Harriet, Larsen, ank. Granton 28./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 30./10. — Simone, Møller, ank. Sunderland 30./10. — Jeanne, Olsen, ank. Norrköping 25./10. — Vera, Larsen, afg. Swansea 25./10. — Daisy, Lagesen, ank. Seaham 24./10. — Anine, Leth, ank. Swansea 26./10. — Kamma, Løfler, ank. Bordeaux 27./10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 13./10. — Amalienborg ank. Tofte 23./10. — Anna Mærsk ank. Pernau 26./10. — Brattingsborg ank. Amsterdam 16./10. — Børglum pass. Skagen 26./10. — Chassie Mærsk ank. Kiel 24./10. — Dansborg ank. Esbjerg 24./10. — Elsborg afg. Bona 21./10. — Esrom pass. Durban 21./10. — Flynderborg afg. Petersborg 24./10. — Fredensborg pass. Sagres 22./10. — Frederiksborg ank. Sharpness 19./10. — Guldborg pass. København 24./10. — Gurre ank. Funchal 25./10. — Hammershus ank. Barry 15./10. — Harrildsborg ank. Memel 24./10. — Hundborg pass. København 22./10. — Høneborg ank. Rostock 21./10. — Jelling ank. Newcastle 22./10. — Jomsborg pass. København 24./10. — Jungshoved pass. Barbados 21./10. — Jægersborg pass. København 22./10. — Kallundborg afg. Petersborg 24./10. — Kalø ank. Riga 12./10. — Klampenborg ank. Grangemouth 19./10. — Kronborg afg. Galveston 20./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg ank. St. Louis 23./10. — Marselisborg pass. Honningsvåg 21./10. — Næsborg afg. Barrow 24./10. — Peter Mærsk afg. Lübeck 25./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg pass. København 25./10. — Silkeborg ank. Riga 23./10. — Skakkeborg pass. København 25./10. — Skanderborg pass. København 22./10. — Skjoldborg afg. Newcastle 23./10. — Skodsborg pass. København 25./10. — Spigerborg ank. Methil 21./10. — Stegelborg ank. Amsterdam 17./10. — Stjerneborg afg. West Hartlepool 24./10. — Søborg ank. Las Palmas 13./10. — Taarnborg pass. København 23./10. — Tuborg ank. Boness 15./10. — Ufsborg pass. St. Catherine 25./10. — Uranienborg pass. Windau 25./10. — Visborg pass. København 25./10. — Vordingborg pass. Hammer 26./10. — Ørkild ank. Esbjerg 21./10.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintaug afg. London 26./10. hjemg. — Pangaug afg. Calicut 23./10. hjemg. Arabien afg. Dalny 28./10. hjemg. — Kina afg. Suez 26./10. hjemg. — Samui pass. Dover 29./10. hjemg. — Tranquebar pass. Sabang 23./10. hjemg. — Bandon afg. Genua 24./10. udg. — Chumpon ank. Bangkok 28./10. udg. — Siam ank. Nørre Sundby 27./10. udg. — Cathay afg. Tynen 1./10. udg. — Indien ank. København 26./10.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Paramaribo 20./10. hjemg. — St. Jan afg. Rotterdam 27./10. hjemg. — St. Croix afg. Portland 21./10. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 24./10. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 21./10. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Petersborg 26./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Sarpsborg 28./10. til Dunston. — Russ, Petersen, afg.

Cardiff 24./10. — til Horta Azores. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 26./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 24./10. — Michael Outehoukoff, Harhoe, afg. Campbellton 17./10. til Dublin. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigoueh 21./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Birkenhead 24./10. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 21./10.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Mariager 28./10. — Cito, Jøpsen, afg. Rakkala 28./10. til Frederikshavn. — Fylla, Brinch, pass. Skagen 28./10. til Wiborg. — Rigmor, Larsen, ank. Torueå 28./10. — Gerda, Iversen, ank. Karlsborg 28./10. — Ellen, Hansen, afg. Seaham 28./10. — til Mariager. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 27./10. — Johanne, Thøgersen, afg. Almeria 27./10. til Malaga. — Nancy, Nielsen, ank. Almeria 27./10. — Bodil, Uldall, ank. Rotterdam 27./10. — Laura, Pedersen, afg. Barcelona 27./10. til Valencia. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 27./10. for Königsberg. — Marie, Jessen, ank. Barcelona 26./10. — Nexos, Basse, ank. Hangö 26./10. — Inger, Schiff, pass. Sagres 26./10. for Barcelona. — Dagmar, Skou, afg. Seaham 25./10. til Nakskov.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 27./10. — Helene, Sørensen, ank. Spjutsund 27./10. — Sjælland, Svarrer, ank. London 27./10. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 27./10. — Hermia, Farup, afg. Tynen 25./10. — Alice, Jørgensen afg. Königsberg 28./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Hungerburg 28./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Methil 27./10. — Valborg, Hansen, ank. Methil 23./10. — Gunhild, Hansen, ank. Calais 29./10.

Frem. Ausia, Bagger, ank. Bouess 28./10. — Freja, Nielsen, ank. Greath Yarmouth 27./10. — Vera, Thing, afg. Riga 23./10.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Kolding 27./10. til Methil.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Aarhus 23./10. — London, Bom, afg. Kiel 23./10. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 21./10. — Bryssel, Kaas, afg. København 27./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 23./10. — Wien, Boeck Hansen, ank. Methil 23./10. — Roma, v. Thun, afg. Grangemouth 28./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cienfuegos 28./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Sundsvall 24./10. — Svend, Schmidt, ank. Hudiksvall 28./10. — Urania, Clausen, ank. Leith 28./10.

Nordseen. Nordland, Larsen, ank. Sarpsborg 29./10. — Holland, Poulsen, afg. Pillau 29./10. — England, Andersen, ank. Methil 24./10. — Rusland, Bennetson, ank. Trångsund 25./10.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Gefle 27./10. til Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Leith 22./10. — Fanny, Eriksen, ank. Rouen 26./10. — Lilly, Nielsen, ank. Bilbao 22./10. — Alexy, Lorentzen ank. Saffi 16./10. — Dagny, Sørensen, afg. Horsens 28./10. til Vejle. — Mary, Bang, ank. Königsberg 27./10.

Æro. Energi, Jensen, ank. Boulogne 26./10. — Erindring, Nielsen, ank. Råfö 28./10.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, pass. København 27./10. for Sarpsborg. — Skinfaxe, Faber, afg. Petersborg 28./10. for Sarpsborg. — Gulfaxe, Petersen, afg. Kiel 28./10. for Petersborg.

Sejlskibe.

Æro. Gloria, Fabricius, ank. Uddevalla 24./10. — C. M. Petersen, ank. Göteborg 26./10. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar f. O. 26./10. — Hansigne, Boye, er afg. Sundsvall til Jersey. — Venus, Weber, ank. Gefle 26./10. — Eos, Christensen, ank. Bandholm 26./10. — Marie, Østermann, ank. Aalborg 25./10. — Æro, Christensen, ank. Gefle 26./10. — Sains, Andersen, ank. Swinemünde 26./10. — Lorenz, Levinsen, ank. Malmø 26./10. — Niels, Christensen, ank. Pillau 26./10. — Sejerskransen, Christensen, ank. Assens 26./10. — Anne, Mikkelsen, ank. Hamburg 26./10. — Svane, Møllemand, ank. Fleusborg 25./10. — Harris, Thorstenson, ank. Sunderland 26./10. — Amalia, Andersen, ank. Pillau 26./10. — Norma, Jørgensen, ank. Göteborg 26./10. — Norden, Rasmussen, ar afg. Millford Haven til Vasa. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Søby 26./10. — Ægir, Winther, ank. Bogense Red 27./10. — Industri er afg. fra Gibraltar til Genua. — Hamlet, Rasmussen, er afg. Setubal til Stettin. — Karen, Boye, ank. Faby 26./10. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 26./10. — Venus, Jensen, ank. Oscarshavn 26./10. — Minde, Rasmussen, ank. Flensborg 28./10. — Hans, Knudsen, ank. Svendborg 28./10. — Freja, Kock, ank. Hammerhavn 27./10. — Hydra, Christensen, afg. Gjedser 28./10. til Marstal. — Skandia, Fabricius, ank. Swansea 28./10. — Danmark, Nielsen, ank. Powey 28./10.

INDHOLD:

København, den 31. Oktober 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings- og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftfl.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt, Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafæss Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

„ Husk „

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Soen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Haven.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forsto Side pr. Petitlinie à 45mm Breddo	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
10 %	20 %
26 Gauge	52 Gauge
30 %	40 %
104 Gauge	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 85.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. November 1911.

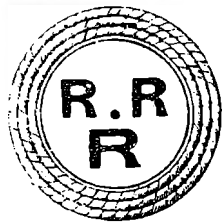
18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Enceforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

A/s Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staalounge
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.



Adr.: Toldbod- vej 7. Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
----------------------------------	--	--	---

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
 16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4160.

Telegramadr.: **Hans Smith.** Telegramadr.:
 „Smith, Etableret 1850. „Smith,
 Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ny Bog. Faas i alle Boglader.
LÆGEBOG
FOR SØFARENDE
 Af
H. A. BREUNING-STORM
 Dr. med., Stabslæge i Søværnet.
 ib. Kr. 2.50.
 Autoriseret af Ministeriet **V. PIOS BOGHDL.**
 for Handel og Søfart.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinnsbyer samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskelloyd“.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørges.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 eger Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holmens Kanal 22. Copenagene 42

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ —8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Internationale Agentur
|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

SØKORT.

Danske og fremmede Søkort,
saavel enkelte som hele Sam-
linger, vil kunne blive rettede
til Dato, efter Søkort-Arkivets
Publikationer, for en moderat
Betaling.

Blankensteiners Eff. (Wm. Jensen),
Toldbodvej 48.

2 moderne Staal-Lastfartøjer

paa 100 og 50 Tons. 7 $\frac{1}{2}$, Knob. Nybygninger, flyder paa ca.
5 a 6 Fod Vand — haardtlastet — **billig til Salg.**

Skibssalgsbureauet „Napoli“, Strib.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

VIKING" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STENP. FABR. KANIA

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Forsikring af Søfolks Effekter

tegnes til billige, faste
Præmier af

Forsikrings-Akts. „Frejr“
(Aktkap. Kr. 100.000)
Agenter antages.

Hovedkontor:
Holbergsgade 22. København.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
R. H. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Officielle Bekendtgørelser.

Ledig Bestilling.

Pladsen som **Havnefoged** ved den nye Lystbaade-
havn i Hellerup opslaas herved ledig fra 1ste Januar 1912.

Stillingen, der ikke er pensionsberettiget, lønnes med 300
Kr. aarlig samt senere fri Bolig (indtil en saadan anvises,
erholder den ansatte Havnefoged en Huslejegodtgørelse af
300 Kr. aarlig).

Den, der antages i Pladsen, vil have at underkaste sig
Bestemmelserne i en Instruks, der senere udfærdiges.

Ansgninger, bilagt med Anbefalinger og Attester i
Original eller bekræftet Genpart, indgives til Kommunens
Ingeniørkontor, Raadhuset, Charlottenlund, inden den 15de
November 1911.

Personlig Høvedelse til Sogneraadets Medlemmer fra-
bedes.

Gjentofte Sogneraad, den 30te Oktober 1911.

H. Parkov.

V. A. Westergaard.

Kjøbenhavn, den 3. November 1911.

Søfolks Ulykkesforsikring. I en af Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling udgiven Beretning for Aaret 1910 hedder det bl. a.:

I Løbet af Aaret 1910 indgik der til Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling Anmeldelse om 529 Ulykkestilfælde, der havde ramt Sømænd, deraf 392 knyttede til Dampskibe, 137 til Sejlskibe. Hertil kommer endnu de ved Udgangen af 1909 som uafgjorte henstaaende 112 Tilfælde, paa den anden Side fradrages de 141 Tilfælde, der ved Udgangen af 1910 henstod uafgjorte. Da dernæst to Tilfælde, som tidligere kun var midlertidig afgjort, fandt deres endelige Afslutning i Aaret 1910, indgaar der ialt 502 Tilfælde (Dampskibe 366, Sejlskibe 136) under Beretningen.

Af de 502 Tilfælde blev 53 afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1905. Deraf var elleve Dødstilfælde; af disse afvistes et, fordi Døden ikke kunde anses forårsaget ved et Ulykkestilfælde; syv fordi Tilfældet ikke fandtes bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i to Tilfælde havde Forulykkede oppebaaret et fast Vederlag af over 2,400 Kr. aarlig, og i ét Tilfælde begrundede Ulykkestilfældet Krav efter Lov af 7. Januar 1898. Af de øvrige 42 Tilfælde kunde i 22 Tilfælde Lidelsen ikke erkendes at være bevirket ved det anmeldte Ulykkestilfælde; otte Tilfælde var ikke bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i fem Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag til Lidelsen; i fem Tilfælde oppebar Tilskadekomne et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig, ét Tilfælde afvistes, fordi det paagældende Skib ikke var indført i det offentlige Skibsregister og ét Tilfælde, fordi Tilskadekomne ikke hørte til Skibets Besætning.

Af de øvrige 449 Tilfælde afsluttedes 255 uden formelig Kendelse, da der fremkom Lægeerklæring eller anden paalidelig Meddelelse om, at den Tilskadekomne fuldstændig havde genvundet sin tidligere Arbejdsevne.

Ved Afdelingens Kendelse afgjordes 194 Tilfælde (Dampskibe 108, Sejlskibe 86), 101 af disse Tilfælde havde Døden til Følge. 26 af de Omkomne efterlod Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 72,800 Kr. I tolv Tilfælde efterlod de Omkomne sig Personer, til hvis Forsørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de Efterladte i to Tilfælde hver 300 Kr., i to Tilfælde hver 400 Kr., i ét Tilfælde 500 Kr., i to Tilfælde hver 600 Kr., i fem Tilfælde hver 800 Kr.; i disse tolv Tilfælde tildeltes der saaledes de Efterladte 7,100 Kr.

63 Omkomne efterlod sig ikke erstatningsberettigede Efterladte.

72 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen paa 10 pCt. og derover. Det samlede Beløb, der er tillagt disse Tilskadekomne udgør — bortset fra Dagpengene — 53,844 Kr.

I nitten Tilfælde blev der ikke tillagt de Tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes Tilstedeværelsen af nogen erstatningsberettiget Invaliditet.

Af de i 1910 truffne Afgørelser er af de Paagældende tre bleven indanket for Indenrigsministeriet, som tiltraadte dem alle.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikringselskaber er der i 1910 i Dagpenge udbetalt 16,004 Kr.

Som vanligt var kun en mindre Del af de Forsikrede Medlemmer af Sygekasse. Af de 447 Søfolk, der kom til Skade under saadanne Omstændigheder, at Ulykkestilfældet henførtes under Loven, var de 70 Udlændinge; af de resterende 377 er der for 248's Vedkommende givet Oplysning om Sygekasseforholdet; 66 var i Sygekasse, medens 182 ikke var Sygekassemedlemmer.

Skandinavien—Amerika Linien. Efter hvad vi erfarer, føres der for Tiden Forhandlinger mellem

Det forenede Dampskibsselskab og Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri om Bygningen af en ny Dampner til New York Ruten. Baaden skal være en Del større end de øvrige Baade paa Ruten og mere hurtiggaaende. Prisen formentes at blive c. 4½ Million Kroner.

Med denne Nybygning vil der som bekendt være ialt 5 Skibe indsat paa Ruten hvad der for Trafikeringen af denne betegner en overordentlig stor Fremgang.

Fra Hr. Skibsreder R. S. Hansen, Thurø, har vi modtaget følgende:

Sejlskibene. Efter de mange, og som man godt kan kalde dem, syv magre Aar, vil en Opgørelse af Resultaterne indenfor Sejlskibserhvervet paa Nord- og Østersøfarten udvise, for ikke at sige et negativt, saa dog et all andet end tilfredsstillende Resultat.

Hovedaarsagen hertil har været, at Tilbud af Tonnage har været større end Behovet i Forbindelse med stadig stigende Udgifter, hvad der har medført Nervøsitet og Ængstelse hos Rederne for ikke at faa deres Tonnage anbragt, hvorfor de paa Forhaand har sluttet meget beskedne, ja for lave Fragter, noget som er forstaaeligt, naar der tages Hensyn til det store Personale, som arbejder i dette Erhverv.

At Forholdene Verden over har forandret sig til det bedre, er klart nok; de tidligere Pengeaffærsers Efterdønninger er bragt i Ro, og Handel og Omsætning foregaar paa en normal Maade — der er Liv overalt efter de mange Aars Slappelse og en betydelig Virkelyst.

Ofte har det været sagt, at Sejlskibenes Tid er forbi, men det passer ikke. At Behovet for disse er aftaget, er givet, men Sejlskibenes Antal er ogsaa aftaget betydeligt, dog findes der endnu en fordelagtig, velvedligeholdt Flaade af første Klasses Sejlere, nærmest hjemmehørende i Marstal og Svendborg Tolddistrikter.

Den har en berettiget Eksistens, idet der er Brug for den, og ilde vilde det være for mangan en Købmand, om disse mindre Sejlere ikke kunde faas. Jeg tænker nærmest paa de mindre franske og engelske Pladser for Træ-, Oljekage-, Byg-, Tjære og andre -Laster, hvortil de skal bruges.

For nogle Aar tilbage startedes — Nordevropæisk Forbund — og det gik godt en Tid med at opnaa Raterne, men desværre varede det kun kort, før Nervøsiteten greb om sig, og det gode fornuftige Arbejde var spildt.

Kunde man nu ikke blive enig om, med det gode Efteraar i frisk Minde og Haabet om lysere, kommende Tider, ikke at slutte paa Forhaand, med mindre de tidligere fastsatte Minimalrater i hvert Fald kan opnaas og for f. o. w. Lastning. Senere Afskibninger bør der ikke røres ved.

Jeg tror, det vilde kunne lykkes, da Transporten til de mindre franske og engelske Pladser, saa at sige, ene besørgeres af Skibe fra Marstal og Svendborg Tolddistrikter. Det er en kendt Sag, at vore gode Sejlere foretrakkes og er vel anskreven paa det Marked.

Jeg henstiller dette til d'Herrer Redere og Mæglere.

R. S. Hansen.
Thurø.

Sejladsen paa St. Petersborg. Fra Mæglerfirmaet Nic. Heimbürger i St. Petersborg har vi modtaget følgende:

Det er blevet bestemt, at Isbryderne »Jermack« og »Vladimir« skal holde Passagen aaben til den 10. December (gammel Stil) og yde Dampene Assistance ind og ud af Havnen.

Dette nøgne Faktum kan imidlertid være temmelig vildledende for Rederne, som vel maa erindre, at næst efter

at faa Damperne i Havn gælder det om at faa Ladningen ud til dem, hvad der i mange Tilfælde vil vise sig umuligt paa Grund af Is i Havnen. Props og Pulpwood og en Del D. B. bliver f. Eks. lastet i saa letbyggede Lægtære og Pramme, at det er ganske umuligt at føre dem gennem Isen, og naar Ladningen ikke kan blive bragt ud til Damperne, vil det i Reglen ogsaa være vanskeligt at bringe disse til Ladningen.

Jeg betragter det derfor som min Pligt at anbefale Rederne Forsigtighed ved Afslutningen af Returfragter.

Det ventes i Almindelighed, at Vinteren vil komme tidligt i Aar, men nogen omtrentlig Dato kan jo ikke angives endnu. Den gennemsnitlige Dato for Slutningen af Navigationen paa St. Petersborg er efter mange Aars Erfaring den 19. November (ny Stil).

Som forudset i mit Cirkulære før Navigationen blev aabnet, har Eksporten herfra været meget under Forventningerne, men paa Grund af de Ophold, som er blevet foraarsaget ved de forskellige Strejker i U. K., her der, her og der, en stor Del Gods, især D. B. B., som skal afskibes, og Kul, som skal modtages. Den usædvanlig stærke Import har medført en vedvarende Ophobning ved Kronstadt, og vi har her ogsaa af og til haft Tørn for Bolværksplads i Tømmerhavnen, skønt sjældent mere end for en enkelt Dag. Kornudførslen, som næsten var gaaet i Staa, er begyndt igen, men der sælges kun enkelte Ladninger, som er til Besvær, for at rømme op.

Det forenede Dampskibsselskabs Islandsfart. Det forenede Dampskibsselskab har i disse Dage afbestilt den for nogen Tid siden hos Burmeister & Wain bestilte Damper til Islandsfarten, der skulde koste en Million Kroner. Aarsagen til dette Skridt er den, at Selskabet ikke for den projekterede Damper har kunnet opnaa den Sanktion af den islandske Regering til den Forhøjelse af Taksterne, som vilde være nødvendig, for at Selskabet overhovedet skulde kunne forsvare at sætte saa kostbart et Materiel ind paa Ruten. Da Selskabet for to Aar siden fornyede Kontrakten om Islandsfarten, blev der for »Botnia«s Vedkommende indrømmet Selskabet Tilladelse til at beregne sig højere Priser end for de øvrige Dampere, idet man erkendte den Fordel, det var, at Ruten blev betjent af virkelig gode Dampere, og at Selskabet maatte have Ret til at beregne sig Priser, der stod i passende Forhold til den Indsats, det gjorde.

Efter hvad der senere meddeles gennem Ritz. Bur., har det islandske Ministeriums Stilling til Takstforhøjelsen udelukkende været begrundet ved, at Ministeriet er bundet ved Bestemmelser i Islands Finanslov.

Paasejlet Bro. Frederikssund, 31. Oktober. (Ritz. Bur.) Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund blev i Aften paasejlet af et svensk Skib, der blev bugseret af en Motorbaad paa Vej til Roskilde. Broen er gaaet i Stykker paa en temmelig lang Strækning. Færdslen mellem Frederikssund og Horns Herred er derved afbrudt for Vognfærdselens Vedkommende.

Skibet, der paasejlede Kronprins Frederiks Bro, var svensk Skonnert »Othello«. Persontrafikken over Fjorden sker med Baade.

Krigen. I Følge Indberetning fra det kgl svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering ved Cirkulære af 23. f. M. meddelt, at det under 12. s. M. udstedte Forbud mod Anvendelse af Chiffer- eller Kodeskrift ved telegrafisk Korrespondance ogsaa finder Anvendelse paa Telegrammer, der fra Udlandet sendes Tyrkiet.

Behandlingen af Kornladninger fra Sortehavshavnene. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, har den tyrkiske Regering under 26. Oktober bestemt følgende:

I Stedet for den under 13. Oktober d. A. paabudte Erklæring, der af de respektive Konsuler skal afgives til Havnekaptajnen i Konstantinopel angaaende Bestemmelssesstedet for Kornladning, kommende fra Sortehavshavne og indladede i neutrale Skibe, der passerer Bosphorus og Dardanellerne, kan en lignende Erklæring udstedes til saadanne Skibe af den paagældende Konsul i Afskibningshavnene.

Dampskibsselskaberne København, Union og Dan. Sø- og Handelsrettens Skifteafdeling, der behandler ovennævnte Dampskibsselskabers Boer, har i Følge »Børsen« taget en Henstilling fra et Medlem af Kreditorudvalget til Følge om at lade foranstalle en offentlig Undersøgelse vedrørende de Forhold, der har bevirket Selskabernes Sammenbrud.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 1. November. (Ritz. Bur.) Den norske Amerikalinie har i Dag afsluttet Kontrakt med Cammell Laird Co. Ltd. i Liverpool om at bygge Liniens første Skib. Prisen er $3\frac{1}{2}$ Million Kr., og Skibet skal leveres 1. Februar 1913. Det bliver et Dobbeltkrueskib paa mellem 11—12,000 Tons, 510 Fod langt, 61 Fod bredt, 40,6 Fod dybt og med en Hastighed af $16\frac{1}{2}$ Knob. Der bliver Plads til 130 Passagerer paa 1. Plads., 200 paa 2. Plads og 700 paa 3. Plads.

Styrmændene. Efter hvad »Berl. Tid.« erfarer, er der opnaaet Overenskomst mellem to Udvalg, der har været nedsat af Dampskibsrederiforeningen og Styrmændenes Forening for at forberede en Lønoverenskomst. Forslaget indrømmer Styrmændene Lønforbedringer for alle Tjenestealdre.

Slukket Lystønde. »Hatter-Barn« Lystønde er slukket; den vil snarest mulig atter blive tændt.

Bladsagen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Fra Sekretæren for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Da »Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Kredsstyrelse for Sydfyn« i *Dansk Søfartstidendes* Nr. 63 d. A. bl. a. har udtalt: Vi tilbyder endog, at vi for ikke at skilles fra de større Skibe, vil betale 50 Øre ud over vort hidtidige Kontingent, finder Dansk Sejlskibsrederi-Forening — for at forebygge mulige Misforstaaelser — sig foranlediget til at oplyse om følgende:

Den 16. August modtog Foreningen fra Afdelingen følgende Skrivelse; der iøvrigt har været optaget i Afdelingens Medlemsblad.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening«

her.

Da det viser sig umuligt at finde en Løsning, saaledes, at Afdelingen for mindre Skibe kan vedblive at holde *Dansk Søfartstidende* og samtidig selv have til-

strækkelig Kapital til paa forsvarlig Maade at fremme sine egne Interesser, ser Afdelingen sig nødsaget til atter at henstille til Hovedforeningen at blive fritaget for at holde nævnte Blad og til Gengæld faa godtgjort 3 Kr. 50 Øre aarlig pr. Medlem.

Saaframt Afdelingen ikke senest 20. September d. A. har modtaget et bekræftende Svar herpaa, beklager man, at det i Henhold til Beslutning paa Afdelingens Generalforsamling vil medføre Afdelingens Udmeldelse af Hovedforeningen.

Det fremgaar altsaa af denne Skrivelse, at Afdelingen ønsker sig fritaget for at holde *Dansk Søfartstidende* og »til Gengæld faa godtgjort 3 Kr. 50 Øre aarlig pr. Medlem« — eller fremstillet paa en anden Maade: Afdelingen vil slippe for at holde *Dansk Søfartstidende*, men vil betale det hidtidige Kontingent minus 3 Kr. 50 Øre pr. Medlem.

Bortset fra Rederiskibe er det nuværende Aars Kontingent, som alle Kredsene, altsaa ogsaa Afdelingen for mindre Skibe, svarer til Hovedforeningen, følgende:

Tonsafgift: 5 Øre pr. Netto-Ton samt 3 Kr. 50 Øre for hvert Skib under 60 Netto-Tons, og 4 Kr. for hvert Skib over 60 Netto-Tons.

Hvert Medlem tilstilles et Eksempplar af *Dansk Søfartstidende* frit, idet Abonnementet afholdes af Hovedforeningen.

Et Skib paa 10 Netto-Tons betaler saaledes i Kontingent til Hovedforeningen 4 Kr., et paa 30 Netto-Tons 5 Kr. og et paa 50 Netto-Tons 6 Kr. Med Fradrag af de ovenfor nævnte 3 Kr. 50 Øre, som Afdelingen ønsker tilbagebetalt, bliver Beløbene henholdsvis 50 Øre, 1 Kr. 50 Øre og 2 Kr. 50 Øre.

Det er disse Beløb, som Afdelingen vil betale i Kontingent til Hovedforeningen.

Til yderligere Oplysning skal tilføjes, at Hovedforeningen under 23. August som Svar paa den foran citerede Skrivelse har tilskrevet Afdelingen saaledes:

»Afdelingen for mindre Skibe«.

Svendborg.

I Besvarelse af den ærede Afdeling for mindre Skibes Skrivelse af 10. (16.) August, tillader Foreningen sig herved høfligst at meddele, at det af Afdelingen paany rejste Spørgsmaal angaaende Bladsagen, i Henhold til Foreningens Love kun kan afgøres paa en Generalforsamling.

Endelig har Foreningen den 22. September d. A. fra Afdelingen modtaget følgende Skrivelse:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening«.

Svendborg.

Da Afdelingen for mindre Skibe ikke endnu har faaet noget bekræftende Svar paa sin Skrivelse af 10. August d. A. angaaende *Dansk Søfartstidende*, ser man sig nu nødsaget til — af Hensyn til Hovedforeningens Udmeldelsesfrist — at udmelde Afdelingen for mindre Skibe fra 1. Januar 1912.

Hermed udmeldes samtlige Medlemmer i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« Afdeling for mindre Skibe af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« fra og med 1. Januar 1912.

For »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«.

C. Minor Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Alle de hjemgaaende Markeder holder sig støt, selv om Begæret hist og her har været mindre; men Redernes

faste Holdning helt igennem bevirker, at Købmændene ikke har kunnet trykke Raterne ned. Fra U. S. var der et forøget Begær efter Tonnage for Bomuld, og højere Frægter maatte betales, ligesom ogsaa Indien nærmest maa siges at ligge en Kende bedre. Middelhavet noterer flere Laster, navnlig Erts, og den nærmeste Fremtid synes snarere at tendere mod højere Rater end det modsatte, navnlig hvis Kulfragterne fra Wales holder sig. De er nu paa et saa godt Niveau, at det fra visse Pladser og for visse Størrelser Baade godt kan betale sig at gaa tilbage til Wales i Ballast. Østersømarkedet ligger ogsaa vedblivende godt, og vi skal mange Aar tilbage for at finde saadanne Rater for Trælast, som nu betales fra de nordligere Pladser. Kulfragterne indefter er steget yderligere siden forrige Uge, og Begæret efter Tonnage er stort. Fra Tynen eller Humberen kan antagelig nu betinges 7/9 for Kul til Kronstadt for prompte Baade, 5/9 til Swinemünde, 6/3 à 6/6 Lübeck. Dette er virkelig fine Rater, selv om der maaske for Kronstadts Vedkommende ikke tør gøres Regning paa hurtig Løsning Ekspeditionerne i Burntisland og Methil er fremdeles meget langsomme. Der er sidst sluttet som efternævnt.

Østen. Wladivostok/U. K., Kontinentet 28/9 à 29/1½ (én Havn), 29/9 (to Havne) pr. November—December—Januar. Sukker i Sække fra Java til Marseille/U. K., Kontinentet 28/6 (én), 29/3 (to Havne) pr. November—December Afskibning. Kalkutta/U. K., Kontinentet (udsøgt Havn) 25/9 d. w. Basis, net terms. pr. December. Bombay/Hull, Middlesbro. Antwerpen, Rotterdam (to Havne) 22/ d. w. Basis, prompt. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K./Kontinentet 17/6 (udsøgt Havn), 17/9 (andre Havne), 18/ London pr. November—December.

Sortehavet. Store Baade sluttedes fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa til 10/6 London, Rotterdam eller Hull, 10/9 Weser, 11/ Hamburg. Sulina 11/9 N. C. eller »any«, 12/3 Hamburg. Donau/London, Havre, Antwerpen, Rotterdam, Leith, Liverpool eller Glasgow 12/3 à 12/6 d. w. Basis, 13/3 N. C. eller »any«, 13/9 Hamburg. Azow betalte 12/6 Antwerpen eller Rotterdam, 13/6 N. C. Alt pr. November Afskibning.

Middelhavet. Aleksandria/Hamburg 11/6, Salonica og Dedeagatch/London 11/6 d. w. Basis. Bona/Rotterdam 7/3, Zwynrecht 7/6, Tunis/Dundee 10/, Porman/Antwerpen 9/3, Pavena/Rotterdam 6/6, Bilbao/Rotterdam 5/3, Cardiff 4/4½, Mersey 6/, Huelva/Rouen 11/, Newport 8/, New York, Philadelphia eller Baltimore 10/9 f. d. Alt pr. prompt Afskibning.

Nordamerika. Petroleum Philadelphia/Japan 21½ C. pr. Januar—Februar, New York/Swatow og Manila 25½ C., Option Amoy 26½, pr. November. Kul Norfolk/San Francisco \$ 5.44 pr. November—December—Januar. Galveston/Havre 40/ Bomuld, Savannah/U. K., Kontinentet 36/3, Wilmington/Liverpool 33/9.

Sydamerika. Buenos Aires—La Plata/U. K., Kontinentet 13/6 O. C. pr. Januar: Rosario/Manchester 9/6 Hvede prompt; Bahia Blanca/U. K., Kontinentet 15/ O. C. pr. Februar; San Lorenzo/U. K., Kontinentet 14/6 O. C. pr. Januar; Colastine/U. K., Kontinentet 16/ O. C., Quebracho, pr. November—December, 17/6 pr. December—Januar.

Østersøen etc. Blandt Befragtningerne kan nævnes Petersborg/Tyne, Hull eller Sunderland 42/ Props; Rotterdam Mk. 28 Pulpwood; Wismar Mk. 30 D. B. B.; Kronstadt og/eller Petersborg/Sharpness 35/ D. B. B.; West Hartlepool 37/ D. B. B.; Cardiff 38/6 D. B. B.; Caen Frcs. 45 D. B. B.; Gelle og Söderhamn/Sharpness 35/ D. B. B.; Sundsvall/London 31/6 Floorings og D. B. B.; Umeå og Örnsköldsvik/London 33/ Floorings; Umeå (én Plads)/London 33/ Floorings og D. B.; Hudiksvall/London 30/ Floorings; Finland (tre Pladser)/Carthagenas Frcs. 69 D. B. og B. For Korn fra Petersborg betaltes 1/6 Hvedebasis Rotterdam, 1/7½ London eller Hull, og for Oljekager noteres Mk. 21—22 til Danmark eller Sydsverig. Fra Libau blev betalt 1/ Havrebasis Rotterdam, 1/6 Rouen;

1/7½ Cardiff. Raten fra Königsberg er 1/6 til Rotterdam. For Sukker fra nordtyske Havne er der en Del Laster til 6/6 à 7/ til Rotterdam eller London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Riga 4/9 (2,000), Helsingfors 6/3 (2,600), Swinemünde 5/6 (3,000), Stettin 6/3 (1,500), Lübeck 6/ (2,600), Hamburg 4/ (2,000), Genua 8/10½ (4,000), Savona 8/11 (4,800), Palermo 10/4½ (2,100), Aleksandria 8/9 (5,200), Leith/Stockholm 6/ (2,000), Fife/Horsens 6/ (1,950), Randers 6/6 (1,200), Methil/Faaborg 6/1½ (1,350). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport kan nævnes La Pallice Frcs. 7 (2,300), Oporto 8/4½ (1,400), Lissabon 7/6 (2,700), Marseille Frcs. 10½ (6,000), Frcs. 11 (4,900), Augusta 9/6 (4,700), Bagnoli 9/3 (3,000), Malta 6/3 (4,800), Port Said 8/9 (3,700), Las Palmas 8/9 (3,800), Teneriffa 9/ (4,000), Bermuda 8/6 (2,500), Santos 20/6.

Fra Sø og Land.

Druknet. Svendborg, 30. Oktober. (Ritz. Bur.) Skonerten »Lars Jørgensen«, Kaptajn J. Jørgensen af Svendborg, har paa Rejse fra Boston til Rudkjøbing mistet en Mand, der er falden over Bord og druknet. Den Forulykkede var Kaptajns Son, Letmatros Axel Chr. Jørgensen, 18 Aar gammel.

Kuglelyn. Medens det almindelige Lyn — det saakaldte »Linielyn« — ikke frembyder noget mystisk med Hensyn til sin Opstaaen — det repræsenterer jo ganske simpelt en elektrisk Udladning mellem forskellige Delc af en Tordensky eller mellem den og Jorden — er man endnu ikke ganske klar over »Kuglelynet« og dets Tilblivelsesmaade. Kuglelynet viser sig hyppigst under meget heftigt Tordenvejr som en glødende Kugle, der bevæger sig ret langsomt gennem Luften, for derefter at forsvinde, enten lydløst eller med et højt Knald.

I sidste Hæfte af »Fysisk Tidsskrift« er der fremkommet en interessant Meddelelse om et Kuglelyn, som den 27. Maj blev iagttaget i en Lejlighed paa Niels Ebbesensvej i Kjøbenhavn. Det gik ind ad et aabentstaaende Vindue, tværs gennem en Stue og forsvandt med et Knald som et Bøsseskud i en Spand med Sæbevand. Lynet, der havde Form og Størrelse som en lille Appelsin, og efterfulgtes af en kort lysende Stribe, bedøvede i Forbigaaende to Mennesker i Stuen, men anrettede i øvrigt ingen Ødelæggelser. Derimod varmede det Vandet i Spanden op og lettede Afsæbningen af Gulvet for den forskrækkede Pige, der snart efter kunde fortsætte sit Arbejde.

Tidsskriftet anfører i øvrigt et Par andre morsomme Iagttagelser fra det samme Tordenvejr, og omtaler sluttelig en Hypothese om »Kuglelyn«, som nylig er fremsat af en bekendt engelsk Forsker, Professor Thornton. Thornton mener, at Kuglelynet bestaar af meget stærkt ozonholdig Luft, dannet ved intensive »stille« Udladninger mellem Tordenskyer. Da Ozon er tungere end Luften, vil en saadan Ozonkugle synke langsomt ned og samtidig føres med Vinden, hvilke Bevægelser hyppigst iagttages ved Kuglelyn. Omdannelsen af Ozon til Ilt kan ske eksplosivt og udvikler en betydelig Varme. Der bliver ikke noget tilbage af Kuglelynet efter Eksplosionen, som kun efterlader nogen Ozonlugt.

Som man vil se, passer denne Beskrivelse udmærket paa det anførte Tilfælde, baade Lynets Udseende, dets Bevægelse, Knaldet og den Omstændighed, at det var i Stand til at opvarme 4—5 Potter Sæbevand i Gulvspanden.

Dieselmotoren som Lokomotivkraft. Med Interesse afventes det ny Motorskib, som Det østasiatiske Kompagni for Tiden lader bygge i Skotland, og hvis Prøveture vil finde Sted i December Maaned. Dette Forsøg betyder nemlig intet mindre end en Revolution i Skibsfarten, idet Dieselmotorkraften — om Forsøget falder heldigt ud — betyder Pladsbesparelse, mindre Maskinpersonale, mindre Dødvægt og billigere Drift. Og for Danmark har det den særlige Interesse, at Skibet forsynes med Dieselmotorer fra Burmeister & Wains Maskinbyggeri.

Endnu inden dette Motorskib er præsenteret Offentligheden, siver Rygterne ud om ny og interessante Forsøg, ligeledes hos Burmeister & Wain, denne Gang med Hensyn til at overføre Dieselmotordriften til Jernbanerne. Efter hvad Direktør Ivar Knudsen paa Forespørgsel oplyser, er man vel kun paa det rent forberedende Stadium. Man agter imidlertid at anstille det nævnte Eksperiment og haaber ogsaa at faa et tilfredsstillende Resultat ud af det. (Natt. Tid.).

Folketællingen i Meksiko. Efter Folketællingen den 27. Oktober 1910 havde Meksiko 15,063,000 Indbyggere imod 13,607,000 i 1900. Der har altsaa været en Forøgelse af lidt over 10 pCt. Befolkningstætheden er omtrent 8 Mennesker pr. Kvadratkilometer (i Danmark bor der 71 Mennesker pr. Kvadratkilometer). Efter Folkemængde er Meksiko den næststørste af de mellem- og sydamerikanske Stater; den er mindre end Brasilien, som har c. 21 Mill. Indbyggere, og større end Argentina, som har 7—8 Millioner.

(Statistiske Efterretninger.)

250 Aar gammel Vin fra Havets Bund. Blandt det fra Vraget af Admiral Opdams Skib »Brederode« ud for Suekkersten opfiskede Gods, som har ligget paa Øresunds Bund i 250 Aar, er i Følge »Nordsjælland« ogsaa nogle Flasker Vin, der har holdt sig udmærket paa de tilproppede Flasker, hvis Ydre er overtrukket med en Patina, der spiller i Regnbuens Farver.

Folk, der har smagt den gamle Vin, paastaar dog, at Eftervirkningerne ved Nydelsen nærmest er den samme som efter Nydelsen af amerikansk Olje.

Et mærkeligt Uheld i en Dok. Et mærkeligt Uheld hændte fornylig i Grimsby Dok, idet en Kæde, der hængte ned fra en stor Kran, fik fat i en Waggon, der hørte til et langt Tog, som dampede ud af Dokken. En rask Dreng gik tilvejs paa Kranen og prøvede at skære Kæden ud; det var imidlertid for sent og umuligt at henvende Togrørens Opmærksomhed paa Sagen. Da den løse Part af Kæden var løbet ud, blev Kranen væltet og fuldstændig knust. Drengen slap dog med nogle lettere Skrammer.

Havarier og Forlis.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, er paa Rejsen fra Trångsund til Passages med Trælaster indslæbt til Rotterdam af Grimsby Trawleren »Bellona«. »Bodil« har knækket sin Skruer.

Alf, Skonnert af Marstal, er efter Grundstødning ved Endelave indbragt til Helsingør af Bjergningsdpsk. »Helsingør«.

Elise, Jagt af Drammen, er paa Rejsen fra Mariager med en Ladning Cement til Drammen strandet Syd for Sæby og er Vrag. Besætningen bjergede sig i Land i egen Baad.

Sanny, Skonnert af Höganäs, er den 1. ds. strandet ved Hals. Skibet, der var paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Gibsten, har 4 Fod Vand i Lasten. Besætningen er landsat af Hals Bjergningsmandskab.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 29./10. til Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, ank. Rodosto 1./11. — Algarve, Borries, afg. Nordmaling 1./11. — Anglo Dauc, Tønnesen, afg. herfra 1./11. til Arendal. — A. N. Hansen, afg. Dunkerque 1./11. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Piræus 31./10. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 17./10. hertil. — Arno, Fischer, ank. Barcelona 30./10. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 29./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 31./10. til Aarhus. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 31./10. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 1./11. — Chr. Broberg, ank. Antwerpen 31./10. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 1./11. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 2./11. til Cadiz. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 30./10. til Parnau. — Florida, Andersen, ank. London 30./10. — Garonne, Kromann, afg. herfra 30./10. til Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 19./10. — Hengest, Munck, afg. herfra 31./10. til Riga. — Hjelms, Henriksen, afg. Danzig 31./10. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 1./11. — Jolantha, Rasmussen, ank. Königsberg 29./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 31./10. — Kentucky, Kyllsbeck, afg. Kristiania 31./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 26./10. — Kursk, Wiencke, afg. Hakala 29./10. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 31./10. hertil. — Louise, Larsen, ank. hertil 30./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 27./10. hertil. — L. P. Holmblad, Kromann, ank. Petersborg 28./10. — Minsk, Harder, ank. Reval 31./10. — Morsø, Nellemann, afg. Petersborg 30./10. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Petersborg 28./10. til Antwerpen. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Riga 28./10. — Nordjylland, afg. Antwerpen 26./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 31./10. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 28./10. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 26./10. — Prege, Iversen, ank. Trångsund 30./10. — Saga, Wiberg, ank. (Fortsættes Side 661.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwiche Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2377. Belysning forandres. Thyborøn-Kanal, Nordsean. Den 4de November 1911 tændes Thyborøn-Tange N. hvide, røde og grønne Lynfy, der viser Et-Lyn hver 2½ Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke 2 Sek. Lyset er rødt fra c. N. 55° V. til N. 36° V., grønt fra N. 36° V. til S. 54° Ø., hvidt fra S. 54° Ø. til S. 48° Ø., rødt fra S. 48° Ø. til c. S. 35° Ø. Naar Fyret skifter fra rødt til grønt Lys, kan man fra Indsejlingsrindene holde ind i Søndre-Dyb. Flammens Højde: 6 m. Synsvide og Lysevne: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 56° 42' (23') N. Br. 8° 13' (29') Ø. Lgd. Det midlertidige grønne, faste Fyr paa Høide Nr. 63 slukkes samme Dag. 56° 42' (26') N. Br. 8° 13' (20') Ø. Lgd.

Samtidigt flyttes Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 1« til en Plads, der ligger 400 m N. 45° Ø. (ikke som tidligere anført 400 m N. 65° Ø.) fra Thyborøn-Tange N. Fyr og Lystønden forandres til at vise rødt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 4½ Sek. Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 2« forandres samtidig til at vise grønt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 4½ Sek. 56° 42' (00') N. Br. 8° 15' (12') Ø. Lgd.

En hvid Lystønde »Thyborøn-Kanal Nr. 3«, mærket Nr. 3, der viser rødt Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. ½ Sek., Mørke c. 4½ Sek., udlægges samme Dag paa Lystønde Nr. 1's nuværende Plads S. for Gasholm-Løb S-Ende. Lystønden ligger kun ude i Tiden 1ste Oktober—1ste Marts, men kan dog i dette Tidsrum midlertidig blive inddraget uden Varsel. 56° 40' (50') N. Br. 8° 16' (55') Ø. Lgd.

Thyborøn-Tange hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser hver 1/5 Minut er flyttet og staa nu c. 630 m N. 47° Ø. fra Thyborøn Kirke og hedder fremtidig Thyborøn-Tange S. Thyborøn Kirke: 56° 41' 55" N. Br. 8° 12' 31" Ø. Lgd.

Lystønderne flyttes og drejes efter som Løbet forandrer sig. (Kort Nr. 158, Danske Lods, Side 110 og 111. Havne-Lods, Side 138, 139 og 140. Fyr-Port. Nr. 58 a, 59, 61, 62 og 62 A. Søml-Fort., Side 33.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn 1911.)

2378. Tænding af Fyr opsat. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb, Kattegat. Hals-Barre Fyr vil først blive tændt i Begyndelsen af 1912. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 159. Fyr-Port., Nr. 120.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220 og 2071. Kjøbenhavn 1911.)

2379. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2076. Vatneyri. Patreksfjærd. Island. Vatneyri Fyr nedlægges den 15. December 1911 (ikke 1912 som opgivet) 65° 35' (44') N. Br. 24° 00' (39') V. Lgd. (Kort Nr. 199 og 233. Islandske Lods, Side 86. Fyr-Port. Nr. 595.)

2380. Oplysning om Fyr. Siglufjærd-Havn. Siglufjærd. Island N-Kyst. Siglufjærd-Havn Fyrs Flammens Højde er 15 m og dets Brændetid er 1ste August—15de Maj. (Kort Nr. 204, 212 og 239. Islandske Lods, Side 122. Fyr-Port. Nr. 602 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1329. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2381. Signaler og Ledefyr. Trelleborg. Sverig S-Kyst. Den 16de November 1911 træffes følgende Bestemmelser for Dampfærgetrafikken ved Trelleborg: 1) Signaler for udgaende Færge. Fra Fyrtaarnet paa Ø-Molehevedet og paa Fyrskibet vises en sort Kugle

Den 1ste November 1911 indsættes en rød Lysvinkel i Haabutangen Fyr, der lyser fra N. 5° V. gennem N. til N. 4° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 59° 02' 50" N. Br. 10° 58' 25" Ø. Lgd.

2397. Taagesignal-Stationer. Strømtangen (Torgauten) og Langtangen. Fra 1ste November 1911 gives Taagesignaler fra følgende Steder: 1) Strømtangen (Torgauten) Fyr med Taagehorn, To-Stød hver ½ Minut. 59° 09' 00" N. Br. 10° 50' 15" Ø. Lgd. 2) Langtangen Fyr. Taagesignalet med Klokke ombyttes med Sirene, To-Stød hver ½ Minut. 58° 59' 25" N. Br. 9° 45' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1475. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

2398. Fyr forandret og Fyr tændt. Norge. 1) Gjensnacken Fiskerfyr er tændt. 66° 13' 00" N. Br. 12° 08' 10" Ø. Lgd.

2) Ferresund Fyr er forandret, saa det viser rødt Lys i Stedet for hvidt Lys. 67° 05' N. Br. 14° 28' Ø. Lgd.

3) Sansskjær Fyr viser grønt Lys fra S. 46° Ø. til S. 22° V. (ikke S. 62° V. som angivet); rødt Lys derfra til N. 60° V. 63° 58' 35" N. Br. 9° 50' 35" Ø. Lgd.

Den 1ste November 1911 tændes følgende Fyr:

4) Levanger, Havnevesenet tænder en Fyrlampe paa Nesseskjær; det er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er rødt fra N. 19° V., netop klar Ø., om Lauges, til N. 8° V., fri Ø. om 3. m Grunden fra Kjøsvik og Østvik; hvidt derfra til N. 41° Ø., 1 Kbl fri V. om Borgsen; grønt derfra til S. 43° Ø., netop fri Ø. om Kjømandstauan; rødt derfra til S. 20° Ø. Flammens Højde: 2, 4 og 3 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 45' 10" N. Br. 11° 18' 00" Ø. Lgd.

5) Voldskjær, Batalden, er et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Lyset er rødt fra N. 84° V. til S. 80° V.; hvidt i en ganske smal Strihe, klar N. om Garboflua og klar S. om Kvittingesflua, deretter grønt til S. 69° V., fri N. om Stabbone. rødt derfra til N. 37° Ø., fri Ø. om Asholmen N-Pynt; hvidt derfra til N. 33° Ø., fri V. om Batalden. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 9, 6 og 5 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 38' 00" N. Br. 4° 49' 00" Ø. Lgd.

6) Haugnes, Brenangerpollen, et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er rødt fra N. 67° V., ind paa Haugsbugten. til S. 57° V., fri S. om Tørfangerflua; hvidt derfra til S. 72° V., fri N. om Fjærelua; grønt derfra til S. 49° V., fri N. om Levikneset; rødt derfra til S. 60° Ø., fri S. om Erkeflua. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7° 4, 2 og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 50' 15" N. Br. 4° 58' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2200 og 2278. Kjøbenhavn 1911.)

2399. Drivende Skydeflaade. Helgoland N. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er, N. for Helgoland paa 54° 16' 15" N. Br. 7° 48' 12" Ø. Lgd., en stor Skydeflaade gaaet i Drift N. efter.

2400. Skydeøvelser. Cuxhaven. Elben. Fra den 28de November til den 14de December 1911 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven mellem Kl. 8½ Fm. og Kl. 3½ Em. Den 30de November, 2den, 5te, 6te, 11te og 12de December skydes tillige om Natten mellem 6½ og Kl. 1. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde H—Tønde 6, mod S. af Linien: Altenbruch Kirke—Tønde 17. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydopauserne hejses det internationale Signalflag B halvt op paa Kugelbake og det skydende Fort, Krigsskibe, Post- og Passagerdampere kan da passere. Under Skydning hejses Flag B helt op, og al Passage masten, Skibe kan da passere paa egen Risiko og de maa passe ved paa Slæbetrosser. Flag B og Kuglen hales helt ned, naar Skydefeltet er helt ryddet og kan passeres uden Fare. Dampere med Hamburgs Flag og et rødt Flag paa Toppen eller en rød Lanterne ligger ude. Et rødt Flag paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag. Cuxhaven Fyr: 53° 52' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

2401. Tønde flyttet. Juuls-Mittelgrund. Elben. Paa Grund af Forandring af N.-Kanten af Juuls-Mittelgrund er den røde Spirtønde J/K uden Topbetegnelse flyttet ud i 5,2 m Vand paa 53° 36' 53" N. Br. 9° 33' 55" Ø. Lgd.

2402. Skædeøvelser. Jæde. Fra den 28de November til den 17de December 1911 afholdes Skydeøvelser i Jæde fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em., enkelte Gange skydes tillige om Natten. Skydepladsen begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem Seefeld Kirke. Naar der skydes, hejses en rød Dobbelstander ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa forskellige Forter, Pladsen er da spærret for al Søjads. Politifartøjer med rød Dobbelstander ligger ude. Naar der en Dag ikke skydes hejses det internationale Flag U paa Signalstationen ved Havneindløb III til Wilhelmshaven og paa »Aussen-jæde« Fyrskib, der ligger paa 53° 51' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd.

eller en rød Lanterne. Signalet vises fra 30 Min. før Færgens Afgang indtil Færgen er passeret Fyrskibet. 2) Signaler for indgaende Færges. Fra Fyret paa Havbens Midtnole vises en sort Dobbeltægle eller en grøn Lanterne. Signalet vises fra 30 Min. før Færgens ansatte Ankomstid til Færgen er paa Plads i Havnen. 3) For ankomende Færges giver Fyrskibet som Taagesignal To-Knald hver 3 Min., dette gives indtil Færgen har besvaret Signalet. Et Fyrskibet inddraget gives Taagesignalet med Kanon fra Havnen, To-Skud hver 3 Min. 4) Fra Fyret paa Ø-Molehovdet gives Taagesignal med Strene, Et-Skud hver 30 Sek., Stad 15 Sek. Pause 15 Sek. Signalet begynder 30 Min. før Færgens ansatte Ankomstid og kort før Færgens Afgang, det ophører i begge Tilfælde, naar Færgen er passeret Molehovdet. For indgaende Færges ringes med Klokke ved Færgelejet, naar Færgen er kommet ind i Havnen.

5) Naar Færgen ventes, vises særlige Fyr ved Færgelejerne.

Fyrskibe: 55° 20' 37" N. Br. 13° 08' 56" Ø. Lgd.

2382. Taagesignal forandret. Stora Karlsö. Gotland V. Kyst. Sverig. Taagesignalet ved Stora Karlsö er nu forandret. 57° 17' 25" N. Br. 17° 57' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 2035 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2130. Kjøbenhavn 1911.)

2383. Fyr tændt. Søværke udlægges. Fjårdhallan. Stockholm Skærgaard. Paa Fjårdhallorna Ø-ligste Skær er tændt et uberoget, hvidt, rødt og grønt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Lyset er hvidt fra N. 24° V. til N. 1° V.; rødt derfra til N. 6° Ø.; grønt derfra til N. 18° Ø.; hvidt derfra til N. 25° Ø.; rødt derfra til N. 52° Ø.; grønt derfra til N. 76° Ø.; hvidt derfra til S. 7° V.; rødt derfra til S. 32° V.; grønt derfra til S. 31° V.; hvidt derfra til S. 71° V.; rødt derfra til N. 70° V. Lyset er uforstyrret fra N. 67° Ø. gennem Ø. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 9, 6 og 5 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. 59° 09' 23" N. Br. 18° 33' 32" Ø. Lgd. Grunden skyder sig c. 100 m ØSØ. I fra Skæret. Om kort Tid vil den blive afmærket med en Ståge. 59° 09' 22" N. Br. 18° 33' 37" Ø. Lgd.

2384. Væger flyttet. Værskærkari. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Vægeren paa V.-Siden af Værskærkari er flyttet ud i 5,5 m Vand paa 60° 35' 17" N. Br. 21° 26' 33" Ø. Lgd.

2385. Fyr forandret. Smøgrund. Ålands Distrikt. Bottniske Bugt. Smøgrund Fyr er forandret til et Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2; Sek. Lyset er grønt fra S. 7° V. til S. 50° V.; hvidt derfra til S. 58½° V.; rødt derfra til N. 14° V.; grønt derfra til N. 56½° Ø.; hvidt derfra til N. 61° Ø.; rødt derfra til S. 36° Ø. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt og grønt Lys. 60° 10' 33" N. Br. 21° 26' 45" Ø. Lgd.

2386. Fyr forandret. Sandö. Ålands Distrikt. Bottniske Bugt. Den 1ste November 1911 forandres Sandö Fyr saaledes, at det viser afvekslende hvidt og grønt Lys, hvor det nu viser hvidt og rødt Lys. 60° 04' N. Br. 20° 26' Ø. Lgd.

2387. Fyr tændt og Fyr forandret. Ålands Distrikt. Bottniske Bugt. Følgende ny Fyr er tændt:

1) Sottunga Rødergrund Fyr, NØ-Pynten af Holmen Rødergrund, viser grønt Blink fra S. 76° V. til N. 75½° V.; afvekslende hvidt og grønt Lys derfra til N. 72½° V.; rødt Blink derfra til N. 28° Ø.; grønt Blink derfra til S. 77° Ø.; afvekslende hvidt og grønt Lys derfra til S. 70° Ø. rødt Blink derfra til S. 63° Ø. Flammens Højde: 4 m. 60° 05' 26" N. Br. 20° 45' 29" Ø. Lgd.

2) Långholm Fyr, N-Pynten af Långholm, viser grønt Blink fra S. 77° V. til S. 87° V.; afvekslende hvidt og grønt Lys derfra til N. 87° V.; rødt Blink derfra til N. 17° V.; grønt Blink derfra til N. 60° Ø.; afvekslende hvidt og grønt Lys derfra til N. 66° Ø.; rødt Blink derfra til N. 72° Ø. Flammens Højde: 3,5 m. 60° 06' 55" N. Br. 20° 32' 12" Ø. Lgd.

3) Flisö Sund Fyr, NV-Kysten af Flisö, viser grønt Blink fra S. 23° V. til S. 44½° V.; afvekslende hvidt og grønt Lys derfra til S. 49° V.; rødt Blink derfra til N. 66½° V.; grønt Blink derfra til N. 39° Ø.; afvekslende hvidt og grønt Blink derfra til N. 46° Ø.; rødt Blink derfra til N. 68° Ø. Flammens Højde: 3,5 m. 60° 01' 09" N. Br. 20° 19' 45" Ø. Lgd. 4) Granö Fyr, NØ-Kysten af Granö viser grønt Blink fra N. 11¼° V. til N. 1° Ø.; afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 4° Ø.; rødt Blink derfra til N. 79° Ø.; grønt Blink derfra til S. 29½° Ø.; afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 19° Ø.; rødt Blink derfra til S. 25° V. Flammens Højde: 3 m. 60° 03' 35" N. Br. 19° 55' 27" Ø. Lgd.

For ovennævnte Fyr er Synsviddens: 7 Sm for hvidt, 3,5 Sm for rødt og grønt Lys. Samtidig er Refraktor Fyr forandret, saa det nu viser grønt Blink fra S. 28° V. til S. 66° V.; afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 66° V.; rødt Blink derfra til N. 23° V.; grønt Blink derfra til N. 77° Ø.; afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til N. 81° Ø. rødt Blink derfra til S. 62° Ø.

2388. Fyr forandret. Sällö og Nyhamn. Ålands Distrikt. Bottniske Bugt. Sällö Fyr

er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 1,1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 4 Sek. Fyret lyser fra N. 60° V. gennem N. og Ø. til S. 71° Ø. Flammens Højde: 29 m. Synsvide: 12 Sm. 60° 04' 35" N. Br. 20° 45' 00" Ø. Lgd.

Nyhamn Fyr er forandret til et hvidt og grønt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 6 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 1,1 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 4 Sek. Lyset er rødt fra N. 33° V. til N. 43° V.; hvidt derfra til S.; grønt derfra til S. 28° Ø.; rødt derfra til S. 64½° Ø.; hvidt derfra til S. 74½° Ø.; grønt derfra til S. 83½° Ø.; rødt derfra til N. 78½° Ø.; hvidt derfra til N. 68½° Ø.; grønt derfra til N. 18° Ø. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 10 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt og grønt Lys. 59° 57' 34" N. Br. 19° 57' 11" Ø. Lgd.

2389. Oplysning om Tårne. Reväl. Finske Bugt. Rusland. Den sort-hvide Spirtønde med 1 nedadvendt kost over 1 opadvendt kost paa 59° 35' 27" N. Br. 24° 34' 35" Ø. Lgd. ligger i 20 m (11 Saebus) Vand og ikke i 3,5 m Vand som angivet. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1739. Kjøbenhavn 1911.)

2390. Drevende Vrag. Odensholm N. Finske Bugt. Et Vrag er observeret paa 59° 29' N. Br. 23° 18' Ø. Lgd.

2391. Søværke udlagt. Saritscheff. Østersøen. V. for 3,5 m Stedet paa Grundten Saritscheff er udlagt en Væger med Ballon under en nedadvendt kost over en opadvendt kost. Grundten: 58° 18' 18" N. Br. 21° 32' 15" Ø. Lgd. (Positionen svarer til danske Kort). (Kort Nr. 205.)

2392. Oplysning om Fyr. Rigsa. Rigsa Bugt. Fyret paa Mühlgraben Dømmningen er ikke grønt, men rødt. 57° 02' N. Br. 24° 07' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2398. Kjøbenhavn 1911.)

2393. Vrag. »Lysort-Rev« Fyrskib SV. Østersøen. Ifølge Telegram fra »Marineamtet i Berlin er et Mast, c. 3 m over Vandet, tilsvarende fast i et Vrag, rapporteret 3 Sm S. 29° V. fra »Lysort-Rev« Fyrskib, der ligger paa 57° 38' 30" N. Br. 21° 36' 45" Ø. Lgd.

2394. Tænders Belligenhed. Sønderborg og Süderholz. Flensborg Fjord. Tyskland. Midten af November 1911 flyttes Sønderburg Lyssønde til 54° 58' 35" N. Br. 9° 47' 12" Ø. Lgd. og Süderholz sorte Tårne til 54° 58' 04" N. Br. 9° 50' 31" Ø. Lgd. (Positionerne svarer til danske Kort). (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 328 og 1960. Kjøbenhavn 1911.)

2395. Belysning forandret. Eckerörfjärde. Eckerörfjärde. Fyret ved Indløbet til Eckerörfjärde Havn skal ombygges med et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 32° Ø. til N. 71° Ø., rødt Lys derfra til S. 64° Ø., grønt Lys derfra til S. 42° Ø., hvidt Lys derfra til S. Flammens Højde: 11 m. Synsvide og Lysevne: 10 Sm. 13 m højt, Grønt, rundt Fyrtårn. Det ny Fyrtårn skal staa 12 m SØ fra det gamle Fyr, der vil skindes af det ny Fyr fra S. 55° Ø. til S. 45° Ø. Det ny Fyr skal bygges fra 25de Oktober til 12de November 1911. Den 15de November tændes det ny Fyr til Prøve. Det gamle Fyr vedbliver at brænde, indtil det ny Fyr bliver permanent. 54° 28' 28" N. Br. 9° 50' 36" Ø. Lgd.

Samtidig forandres Ledelytet ved Eckerörfjärde til at vise hvidt, fast Lys fra N. 18° V. til N. og rødt, fast Lys derfra til N. 12° Ø. I øvrigt uforandret. 54° 27' 19" N. Br. 9° 51' 05" Ø. Lgd. (Positionerne svarer til danske Kort). (Kort Nr. 125 og 157.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2396. Fyr forandret og Fyr tændes. Norge. Den 1ste November 1911 tændes følgende Fyr paa Løperungen, Hvaler:

1) Løperungen, Hvaler: hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelse. Lyset er grønt fra S. 67° Ø. til S. 27° Ø., fri V. om Umbergrund ved Korslavn. hvidt derfra til S. 24° Ø., fri Ø. om Kjervinghønskjæret; rødt derfra til S. 11° V., fri V. om Lubbergrund; hvidt derfra til S. 14° V., fri Ø. om Kuskjæret; grønt derfra til N. 9° V.; hvidt derfra til N. 1° Ø., fri V. om Møkkalassen; rødt derfra til N. 18° Ø., fri Ø. om Møkkalassen og Fugeskjæret; hvidt derfra til N. 29° Ø., fri V. om Ransse; grønt derfra til N. 73° Ø., fri S. om Skarholmen. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—31de Maj. 59° 05' 10" N. Br. 10° 58' 55" Ø. Lgd.

2) Bratholmen, et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelse. Lyset er grønt fra S. til S. 60° V., fri V. om Kirkeskjæret; hvidt derfra til S. 75° V., fri S. om Kuskjæret; rødt derfra til N. 10° V., midt i Løbet mellem Løperungen og Løperungen; hvidt derfra til N. 7° Ø., fri V. om Skarholmen; rødt derfra til N. 18° Ø., fri Ø. om Skarholmen og 2,5 m Grunden Ø. for samme; hvidt derfra til N. 21° Ø., fri V. om Ransse; grønt derfra til c. N. 40° Ø., ind paa Kirkesøen. Flammens Højde: 27 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm for henholdsvis hvidt, rødt og grønt Lys. 59° 04' 25" N. Br. 10° 59' 00" Ø. Lgd.

Bratholmen Fyr holdt overet med Løperungen Fyr leder klos Ø. om Bølgene og fri af Skær og Grunde mellem Kalkeløsen og Løperungen.

2403. Forsøgslystønde flyttet. Jade. Forsøgslystønden i Jade er nu flyttet. 59° 39' 24" N. Br. 8° 07' 36" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2281. Kjøbenhavn 1911.)

2404. Vrag. »Maas« og »Schouwenbank« Fyrskibe. Holland. Den 26de Oktober d. A. er et stort Vragstykke (Agterdelen af et Skib) observeret paa 51° 58' N. Br. 3° 55' Ø. Lgd., c. 3 Sm SSO, fra »Maas« Fyrskib. Den 24de s. M. er et lignende Vrag observeret c. 4 Sm SV. t. S. fra ovennævnte Plads.

Den 26de s. M. observeredes en Mast NØ, t. N. for »Schouwenbank« Fyrskib paa 51° 51' N. Br. 3° 31' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2285. Kjøbenhavn 1911.)

2405. Oplysning om Vrag. Inchkeith V. Fifth of Forth. Skotland. Vraget af Damptrawleren ligger paa V.-kanten af Gunneltedde, c. 15 1/2 Kbl S. 69° V. fra Inchkeith Fyr, der ligger paa 56° 02' N. Br. 3° 08' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2022. Kjøbenhavn 1911.)

2406. Lystønder forandret. Horse Shoe Shoal og Newcome Shoal. River Tay. Om trent den 26de Oktober skulde der foretages følgende Forandringer: 1) Lystønden paa S.-Siden af Horse Shoe Shoal skulde omflyttes med en Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. 56° 27' N. Br. 2° 50' V. Lgd. 2) Lystønden paa N.-Siden af Newcome Shoal skulde omflyttes med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 56° 27' N. Br. 2° 53' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2407. Tønde flyttet. La Barrière. Abords de Calais. Frankrig. Paa Grund af Dybdetforandringene NØ for Plateau de la Barrière er den røde Tønde Nr. 2 med Kegle flyttet 1000 m N. i og ligger nu i 17 m Vand paa 50° 55' 53" N. Br. 1° 38' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2151. Kjøbenhavn 1911.)

2408. Fyrs Lysevej foretaget. Quai Chanzy. Boulogne. Quai Chanzy røde, faste Fyr har nu en Lysevenc til 16 Sm. Flammeus Højde: 23 m. Fyret lyser kun kraftigt fra N. 60° V. til N. 56 1/2° V. 50° 43' 40" N. Br. 1° 35' 50" Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2409. Vrag findes ikke. Ile d'Hédik N. Baie de Quiberon. Frankrig. Det er konstateret at Fiskerifartøjet »Amour du Travail« har sørt ved Skæret La Chèvre og ikke ved noget Vrag. 47° 21' N. Br. 2° 52' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2097. Kjøbenhavn 1911.)

2410. Fløjetønde atter udlagt. Petite-Barge. Les Sables d'Olonne. Petite-Barge Fløjetønde er atter udlagt og Klokketønden inddraget. 46° 29' 02" N. Br. 1° 50' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1908. Kjøbenhavn 1911.)

2411. Taagesignal til Forsøg. Torre de Hercules. La Coruña. Spanien N.-Kyst. En Taagesignal-Station er midlertidig oprettet til Forsøg tæt ved Hercules Fyr. Taagesignalet gives fra Kl. 6 Tm. til Kl. 6 Em. med Sirene. 3 Stød (To-Stød og Et-Stød) hver 1 Minut, Stød 2. Sek., Pause 2 Sek., Stød 2. Sek., stor Pause 25 Sek., Stød 3 Sek., stor Pause 25 Sek. Fyret: 43° 23' 10" N. Br. 8° 24' 30" V. Lgd.

2412. Afmærkning forandret. Bajó de Bouzas. Ria de Vigo. Spanien V.-Kyst. Tønden ved Bajó de Bouzas er omflyttet med en rød Tønde med Kegle som Topbeteegnelse. Ria de Vigo: 42° 13' N. Br. 8° 53' V. Lgd.

2413. Oplysning om Fyr. Isla Rua. Ria de Arosa. Spanien V.-Kyst. Isla Rua Fyr er et hvidt Fyr med 3 Formørkelser (En-Formørkelser og To-Formørkelser) hver 20 Sek., Lys 6. Sek., Mørke 1. Sek., Lys 6. Sek., Mørke 1. Sek., Lys 1. Sek., Mørke 1. Sek. Synsvidde: 12 Sm. 42° 32' 57" N. Br. 8° 56' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2157. Kjøbenhavn 1911.)

2414. Vrag. Ria Guadiana. Spanien S.-Kyst. Paa Barren ved Ria Guadiana ligger et Vrag omtrent i Skærringen mellem de portugisiske og de spanske Ledelynlinter. 37° 11' N. Br. 7° 24' V. Lgd.

2415. Fyr tændt. Arrecife. Lanzarote. Canariske Øer. Paa Ydrenden af en under Bygning varende Mole ved Arrecife Havn er tændt et grønt Fyr. 28° 57' N. Br. 13° 33' V. Lgd. (Kort Nr. 91.)

2416. Lystønde inddrages permanent. Five Mile River. Long Island Sound. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Udlobet af indværende Sæson inddrages Lystønden ved Indløbet til Five Mile River permanent. 41° 03' 17" N. Br. 73° 26' 50" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Novbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 1/2 — 9/4	109 1/2	109 1/4
Danmark	81 — 1/4	84	81 1/4
Norden	95 3/4	95 1/2	96
København			
Carl	95 — 94 1/4 — 1/2	94 3/4	95
Dannebrog	93 — 1/4	94 1/4	94 1/2
Skjold	82 — 1/4 — 1/2	81 3/4	82
Urania		17	20
Union			
Dampsk. af 1896	94 1/2 — 94	94	94 1/2
Højndal	104 — 1/2 — 3/4	103 1/2	103 1/2
Østasiatiske	139 1/4 — 1/2	139 1/4	139 1/2
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm		97 1/4	97 1/2
Torm		88	90
Inga			
Cimbria	76 1/2 — 76	75 1/2	76 1/2
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab	9 1/2 — 10	9 1/2	10
Forenede Bugser-Selskab		50	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	56 1/4 — 1/2 — 1/4	56 1/2	56 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen Obligationer.			
3% Stats amort.		92 1/2	93
3 1/2% uops. Stats.		86 1/4	88 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		90 3/4	92
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		91 1/4	95 1/4
4% — — — 2. Serie.		96	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	6. — —	89	91
4% — — —	7. — —	87 1/4	88 1/2
3 1/2% Landkreditk.	3. — —	83	90
4% Østift. Kreditf.	9. — —	94 1/2	95

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		141 1/2	145
Privatbank	113 —	113	113 1/4
Landmandsbank		141 1/4	141 1/2
Handelsbank	141 1/2	141 1/2	141 1/2
Grundejerbank		21 1/4	21 1/2
Burn. & Wain	102 — 101 3/4	101 3/4	102
Helsingørs Jærnsk.	86 — 85 1/4	85 1/4	85 3/4
Sukkerfabr.	273 — 272 3/4	272 3/4	273
Bryggeri Aktier	191 1/2 — 1/4	191 1/4	191 1/2

Vekselkursen d. 1. November 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	83.75
London	18.21	18.17
Paris	72.40	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 1. November 1911.	
Russiske Noter	216.65
1% Russiske Consols.	91.75
3 3/4% — — Boden Kredit.	88.00
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	101.80
1% — — — 1890	93.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 174,000, „Danmark“ 250,000, „Norden“ 36,000, „Carl“ 62,000, „Dannebrog“ 114,000, „Skjold“ 230,000, „Dampsk. af 1896“ 70,000, „Heimdal“ 48,000, „Gorm“ 50,000, „Neptun“ 66,000, „Dansk-russisk“ 220,000, „Østasiatisk“ 80,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

2417. Fyrskib midlertidig ombyttet. »Overfalls«. Delaware Bay. Omtrent den 1ste November 1911 ombyttes »Overfalls« Fyrskib Nr. 69 midlertidig med Reserverfyrskib Nr. 78, der vil vise 2 hvide, faste Fyr. Taagesignalerne bliver uforandret. 38° 47' 57" N. Br. 75° 01' 24" V. Lgd.

2418. Lystønde udlagt. Trail of the Horseshoe Shoal. Chesapeake Bay. En rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formkæiser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 7 m Vand c. 70 m VSV, fra Vraget af Skonnerten »Stella B. Kaplan«, der ligger c. 6 Sm S. 84° Ø. fra Thimble Shoal Fyr, der ligger paa 37° 00' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2361. Kjøbenhavn 1911.)

2419. Afmærkning forandret. Coan River. Potomac River. Chesapeake Bay. I Coan River er udlagt: Coan River Entrance Spiritønde 2 S. 78° V. fra Point Lookout Fyr og N. 35° Ø. fra Ship Neck Fyr. Coan River Entrance Tønde 2, der ligger ¼ Sm N. 32° Ø. fra Ship Neck Fyr, har nu Nr. 4. Travis Point Spit Tønde Nr. 4 har nu Nr. 6. Point Lookout Fyr: 38° 02' 19" N. Br. 76° 19' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1305. Kjøbenhavn 1911.)

2420. Fyr og Tønder forandret. Cape Fear River. North Carolina. I Cape Fear River sker følgende Forandringer omtrent den 10de November 1911: 1) Battery Island Fyr Nr. 0 faar Nr. 2 A. 2) Obstruction Stumpstønde Nr. 7½ faar Nr. 7 A. 3) Horseshoe Shoal Forfyr Nr. 2½ faar Nr. 2 B. 4) Raleigh Wreck Spidstønde Nr. 6½ faar Nr. 6 B. 5) Midnight Channel Entrance Spidstønde Nr. 10½ faar Nr. 10 A. 6) Orton Cove Forfyr Nr. 2½ faar Nr. 2 C. 7) Keg Island Cut Lower Spidstønde Nr. 16½ faar Nr. 16 A. 8) Keg Island Cut Upper Spidstønde Nr. 16½ faar Nr. 16 B. 33° 54' N. Br. 78° 00' V. Lgd.

2421. Tønder forandret. Mr. Savannah River. Georgia. Omtrent den 20de November 1911 sker følgende Forandringer og Afmærkning i Indløbet til Savannah River: 1) Upper South Breaker Stumpstønde Nr. 5½ faar Nr. 5 A. 2) Oyster Beds Shoal Lower Spidstønde Nr. 4½ faar Nr. 4 A. 3) New Channel Turn Stumpstønde Nr. 7½ faar Nr. 7 A. 32° 00' N. Br. 80° 50' V. Lgd.

2422. Tønder forandret. Mr. Sapelo Sound. Georgia. Omtrent den 20de November 1911 sker følgende Forandringer ved Afmærkning i Indløbet til Sapelo Sound: 1) Middle Shoal Spidstønde Nr. 0 faar Nr. 2. 2) St. Catherine South End Spidstønde Nr. 2 faar Nr. 2 A. 31° 32' N. Br. 81° 05' V. Lgd.

2423. Fyr forandret. Mr. St. Johns River. Florida. Omtrent den 25de November 1911 forandrer følgende Fyr i St. Johns River Nr.: 1) Training Wall Forfyr Nr. 2½ faar Nr. 2 A. 2) Hulon Fyr Nr. 1½ faar Nr. 1 A. 3) New Berlin Cut Forfyr Nr. 6½ faar Nr. 6 A. 4) Quarantine Island Fyr Nr. 7½ faar Nr. 7 A. 5) Middle Ground Fyr Nr. 19½ faar Nr. 19 A. 6) Six Mile Creek Fyr Nr. 19½ faar Nr. 19 B. 7) Sheep Bank Fyr Nr. 19½ faar Nr. 19 C. 8) Arlington Creek Fyr Nr. 21½ faar Nr. 21 A. 30° 24' N. Br. 81° 25' V. Lgd.

2424. Afmærkning forandret. South West Channel. Key West. Florida. I South West Channel er: 1) Inner Sixteen-Foot Shoal Spidstønde Nr. 6 indtrækket. 2) Eighteen-Foot Shoal Spidstønde Nr. 6 er udlagt i 9 m Vand S. 54° V. fra Key West Fyr og N. 6½° Ø. fra Middle Ground Baake 3. 3) Eighteen-Foot Shoal Spidstønde Nr. 8 kaldes nu Inner Eighteen-Foot Shoal Spidstønde Nr. 8, der er flyttet c. ¼ Sm NØ, i og ligger nu i 9 m Vand, S. 41½° V. fra Key West Fyr og N. 89½° V. fra Eastern Triangle Baake. 4) West Crawfish Key Bank Stumpstønde Nr. 7 er flyttet c. 1½ Sm SØ, i og ligger nu i 9 m Vand, S. 48½° V. fra Eastern Triangle Baake og N. 9° V. fra Sand Key Fyr. 5) Kingfish Shoals Stumpstønde Nr. 9 er ikke flyttet c. ¼ Sm N. i. men c. 1½ Sm SSV, i og ligger nu i 7 m Vand, S. 59½° V. fra Key West Fyr og N. 58° V. fra Eastern Triangle Baake. Key West: 24° 32' N. Br. 81° 48' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2114. Kjøbenhavn 1911.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2425. Fyr midlertidig forandret. Sanibel Island. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent fra den 1ste til den 15de December 1911 vil Sanibel Island Fyr vise hvidt, fast Lys. 26° 27' 11" N. Br. 82° 00' 53" V. Lgd.

2426. Fyr nedlagt. Red Fish Bar. Galveston Bay. Texas. Omtrent den 10de November 1911 nedlægges Red Fish Bar Fyr. 29° 30' 48" N. Br. 94° 52' 09" V. Lgd.

2427. Grunde. Swan Islands V. Gulf of Honduras. En Grund med 5 m Vand ligger c. 2 Sm N. 68° Ø. fra den lille Koralle ud for V-Enden af Swan Islands. En Baake med 14 à 18 m Vand strækker sig c. 6 Sm Ø. i fra Little Swan Island. 17° 25' N. Br. 83° 56' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2428. Semator flyttet. Asinara. Sardinien N.-Kyst. Asinara Semator er flyttet og skaar nu c. 800 m S. 27° V. fra Fyret paa Punta Caprara (Securo). 41° 06' 46" N. Br. 8° 18' 54" Ø. Lgd.

2429. Bestemmelse om Fart bortfaldet. Galata Banke. Keapel. Italien. Bestemmelser vedrørende Passagen af Galata Banke er annulleret. 40° 47' N. Br. 14° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2054. Kjøbenhavn 1911.)

2430. Tønde atter udlagt. S. Giovanni. Termini Imarrese. Sicilien N.-Kyst. Tønden ved S. Giovanni Grund, Termini Imarrese, er atter udlagt. Termini Imarrese: 37° 59' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2169. Kjøbenhavn 1911.)

2431. Fyr forandret. Tønde udlagt. Taranto. Italien Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Molelivedet ved Taranto Handelshavn er forandret til et rødt Fyr med En-Formkæiser hver 5 Sek., Lys 3, Sek., Mørke 1, Sek., det lyser fra N. 20° V. gennem N., Ø. og S. til S. 80° V. Synsvide: 4 Sm. 40° 28' 31" N. Br. 17° 13' 26" Ø. Lgd.

I Mar Grande di Taranto er udlagt en Væger ved en Hindring, 1100 m N. 59° Ø. fra Baaken paa Secca della Tarantola.

2432. Lysvinkel nedlagt. Punta Craul. Otranto. Italien Ø.-Kyst. Punta Craul Fyrs røde Lysvinkel, der lyser fra S. 31½° Ø. gennem S. til S. 58½° V. er nedlagt. 40° 09' 09" N. Br. 18° 29' 40" Ø. Lgd.

2433. Fyrbaake ombyttet med Lystønde. Secca del Fico. Brindisi. Italien Ø.-Kyst. Fyrbaaken paa N.-Siden af Secca del Fico, der er ødelagt af Seen, er permanent erstattet af en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 40° 39' N. Br. 17° 58' Ø. Lgd.

2434. Fyr midlertidig forandret. S. Giovanni in Pelago. Rovigno. Istrien V.-Kyst. Østerrig-Ungern. S. Giovanni in Pelago røde, faste Fyr viser midlertidig hvidt Et-Lyn hver 3 Sek. Synsvide: 10 Sm. 45° 02' N. Br. 13° 37' Ø. Lgd.

2435. Fyr forandret. Lussingrande. Lussin. Lussingrande hvide og røde Fyr er forandret til et uævoglet, rødt, fast Fyr. Synsvide: 3 Sm. I øvrigt uforandret. 44° 31' N. Br. 14° 30' Ø. Lgd.

2436. Taagesignal i Orden. Beiossari. Tazanrog Gulf. Sorte Hav. Rusland. Taagesignalet ved Beiossari Fyr gives nu atter med Fløjte, Tre-Sted efterfulgt af c. 43 Sek. Pause. Der er 5 Sek. Pause mellem de enkelte Stød. Det midlertidige Taagesignal med Klokke er ophørt. 46° 53' N. Br. 37° 19' Ø. Lgd.

2437. Stormvarselssignaler. Alexandria og Port Said. Ægypten. Ved Alexandria, fra Fort Napoleon (Korn el Nadoura), 31° 11' N. Br. 29° 53' Ø. Lgd., og ved Port Said, ved det høje Fyrstærk, 31° 15' N. Br. 32° 18' Ø. Lgd., gives nu følgende Stormvarselssignaler, dog kan man ikke stole paa dem paa Sø- og Helligdage. 1) En Kegle med Spidsen opad betyder Storm fra NV. 2) En Kegle med Spidsen nedad betyder Storm fra SV. 3) To Kegles (den ene over den anden) med Spidsene opad betyder Storm fra NØ. 4) To Kegles (ligelæds) med Spidsene nedad betyder Storm fra SØ. 5) To Kegles med Spidsene vendt fra hinanden betyder Orkan.

2438. Opsyrning om Fyr. Tripolis. Derna Fyr er slukket 32° 45' 00" N. Br. 22° 39' 35" Ø. Lgd. Tripolis Fyr er ødelagt. Om kort Tid tændes midlertidig et hvidt, fast Fyr. 32° 54' 03" N. Br. 13° 10' 50" Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2439. Grund. Kap Rowuma. Tysk Ø.-Afrika. Den engelske Damper »Pundua« rapporterer at have truffet en Sandgrund med 4 m Vand ud for Kap Rowuma. Omtrentlig Plads: 10° 26' S. Br. 40° 33' Ø. Lgd.

2440. Lystønder midlertidig udlagt. Canal da Polana. Lourenço Marques. Portugisisk Ø.-Afrika. Ved Canal da Polana er udlagt følgende Lystønder: 1) Som Andvinstønde en sort og hvid strøbet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, den kan passeres paa begge Sider. 2—4) 3 røde Lystønder, der viser grønt, fast Lys, de skal holdes om Styrbord for Indgaende. 5—6) 2 sorte Lystønder, der viser rødt, fast Lys, de skal holdes om Bagbord for Indgaende. 23° 38' S. Br. 32° 39' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2441. Karantænebestemmelser. Sverig. — Triest er erklæret kolerafri. Tunis. — Tripolis er erklæret kolerasmitet.

Genua 29./10. — Saratov, afg. Hull 31./10. til Libau. — Saxo, Müller, afg. London 31./10. til Havre. — Skalholt, ank. hertil 1./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. Filadelfia 27./10. — Thyra, am, ank. hertil 1./11. — Tomsk, Kruse, ank. hertil 1. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 31./10. hertil. — United States, Gøttsche, afg. New York 26./10. hertil. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 1./11.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Kjøbenhavn 31./10. — Samui afg. London 1./11. hjemg. — Bandon afg. Port Said 30./10. udg. — Paungon pass. Perim 31./10. hjemg. — Chumpon ank. Bangkok 28./10. udg. — Arabien afg. Dalny 30./10. hjemg. — Siam ank. Göteborg 30./10. udg. — Indien ank. Kjøbenhavn 26./10. — Kina afg. Port Said 27./10. hjemg. — Tranquebar pass. Sabang 23./10. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan ank. Kjøbenhavn 30./10. — St. Thomas afg. Paramaribo 20./10. hjemg. — St. Croix afg. Portland 21./10. udg.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Leith 22./10. — Fanny, Eriksen, ank. Rouen 26./10. — Lilly, Nielsen, ank. Bilbao 22./10. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 29./10. for Grimsby. — Dagny, Sørensen, afg. Vejle 1./11. til Skellefteå. — Mary, Bang, afg. Königsberg 31./10. til Belfast.

Heimdal Helga, Vaaben Hansen, ank. Eriksdal 30./10. — Martha, Hristensen, afg. Karlsborg 25./10. — Elua, Rathje, afg. Tyne Dock 22./10. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 22./10. — Harriet, Larsen, ank. Granton 28./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 30./10. — Simone, Møller, ank. Sunderland 30./10. — Jeanne, Olsen, afg. Norrköping 31./10. — Vera, Larsen, afg. Svaneå 25./10. — Daisy, Lagesen, afg. Seaham 30./10. — Annine, Leth, ank. Svaneå 26./10. — Kamma, Løffler, ank. Bordeaux 27./10.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Dunkerque 29./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 24./10. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 21./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 26./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Sarpsborg 28./10. til Dunston. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 24./10. til Horta. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 26./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 29./10. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Dublin 1./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigouh 21./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Liverpool 29./10. — Nawa, Dahl, ank. Petersborg 21./10.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, ank. Mariager 31./10. — Hebe, Gregersen, afg. Hamburg 30./10. til Ghent. — Dagmar, Skou, ank. Nakskov 31./10. — Rigmor, Larsen, afg. Torneå 30./10. til Brahestad. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Almeria 30./10. til Hamburg. — Polly, Hansen, afg. Brixham 30./10. til Bergen. — Laura, Pedersen, ank. Almeria 30./10. — Nexos, Basse, ank. Kaskö 30./10. — Inger, Schiff, ank. Barcelona 29./10. — Fylla, Brinck, pass. Helsingør 29./10. for Wiborg. — Cito, Jepsen, ank. Frederikshavn 29./10. — Nordsoen, Gramm, afg. Brixham 28./10. til Malaga. — Johanne, Thøgersen, ank. Malaga 28./10. — Olga, Christensen, pass. Oitavos 28./10. for Barcelona. — Nora, Lauritsen, ank. Königsberg 29./10. — Nautik, N. Nielsen, afg. Palma 31./10. til Denia. — Johanne, Thøgersen, afg. Malaga 30./10. til Cadix.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 13./10. — Amalienborg afg. Tofte 27./10. — Anna Mærsk, ank. Pernau 26./10. — Brattingsborg afg. Amsterdam 27./10. — Borglum pass. Dungeness 29./10. — Chassie Mærsk ank. Kiel 24./10. — Dansborg afg. Esbjerg 29./10. — Elsborg afg. Bona 21./10. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 29./10. — Fredensborg pass. Beachy Head 28./10. — Frederiksborg ank. Sharpness 19./10. — Guldborg ank. Ghent 29./10. — Gurra ank. Funchal 25./10. — Hammershus ank. Barry 15./10. — Harrildsborg ank. Neufahrwasser 30./10. — Hundborg ank. Grangemouth 27./10. — Høneborg ank. Rostock 21./10. — Jelling pass. Hanstholm 29./10. — Jomsborg pass. Kjøbenhavn 24./10. — Jungshoved pass. Barbados 21./10. — Jægersborg pass. Kjøbenhavn 22./10. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 29./10. — Kalø afg. Riga 30./10. — Klampenborg afg. Grangemouth 28./10. — Kronborg afg. Galveston 20./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg ank. St. Louis 23./10. — Marselisborg ank. Amsterdam 28./10. — Næsborg pass. Ayr 26./10. — Peter Mærsk ank. Petersborg 29./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg ank. Grangemouth 29./10. — Silkeborg ank. Riga 23./10. — Skakkeborg pass. Dungeness 29./10. — Skanderborg pass. Portland 28./10. — Skjoldborg ank. Pillau 28./10. — Skodsborg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg afg. Methil 28./10. — Stegelborg ank. Amsterdam 17./10. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 29./10. — Søborg afg. Las Palmas 28./10. — Taarnborg ank. Newcastle 27./10. — Tuborg ank. Boness 15./10. — Ulfborg ank. Aarhus 30./10. — Uranienborg ank. Petersborg 27./10. — Visborg ank. Pernau 28./10. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 27./10. — Ørkild afg. Esbjerg 28./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Boness 28./10. — Freja, Nielsen, ank. Lowestoft 27./10. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 29./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Sunderland 1./11. — Frankrig, Friis, afg. Burntisland 1./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Danzig 30./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Karrebaksmunde 31./10. — Alf, Clausen, afg. Kronstadt 31./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cienfuegos 28./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 24./10. — Svend, Schmidt, ank. Hudiksvall 28./10. — Urania, Clausen, afg. Leith 30./10.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Sarpsborg 2./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Dunkerque 31./10. — Holland, Poulsen, pass. Holtenau 31./10. — England, Andersen, afg. Methil 31./10. — Rusland, Bennetsen, ank. Trångsund 25./10.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Methil 31./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Windau 30./10. — Helene, Sørensen, ank. Kotka 27./10. — Sjælland, Svarrer, afg. London 1./11. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 27./10. — Hermia, Farup, ank. Odense 31./10. — Alice, Jørgensen, afg. Königsberg 28./10.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Hungerburg 28./10. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 30./10. — Valborg, Hansen, afg. Methil 30./10. — Gunhild, Hansen, ank. Calais 29./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 1./11. — London, Bom, afg. Kiel 27./10. til Petersborg. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 21./10. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 24./10. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Methil 31./10. til Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 1./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Sarpsborg 1./11. til Boness. — Skinfaxe, Faber, afg. Petersborg 28./10. til Sarpsborg. — Gulfaxe, Petersen, ank. Petersborg 1./11.

Sejlskibe.

Ronne. Castor, Møller, ank. Stockholm 25./10. — Johannes, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 25./10. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 26./10.

Svendborg. Rita, Jensen, ank. Drammen 26./10. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Randers 26./10. — Ignatz Breum, Lund, ank. Hernøsand 27./10. — Pallesen, Jensen, ank. Hernøsand 26./10. — Flora, Sørensen, ank. Helsingør 27./10. — Clytia, Nielsen, ank. Höganäs 28./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Odense 27./10. — Najaden, Rasmussen, ank. Holtenau 30./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Fjellebroen 30./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Dragør Red 29./10. — Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. — Capella, Hansen, ank. Flensborg 30./10. — Vera, Jensen, ank. Råfsö 27./10. — Ane, Jørgensen, ank. Dieppe 29./10. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Pampa, Jensen, ank. Stettin 29./10. — Fylla, Rasmussen, ank. London 28./10. — Doris, Købke, ank. Brügge 29./10. — Rossing, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. — Danmark, Huusfeldt, ank. Middlesbro 30./10. — Ragnhild, Andersen, ank. Harwich 30./10. — Yrsa, Sørensen, ank. Brest 29./10. — Dannebrog, Clausen, ank. Lübeck 29./10. — Urda, Skov, ank. Norrtelje 31./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Sletten 29./10. — Valborg, Jensen, ank. Ryde 31./10. — Alma, Hansen, ank. Ryde Red 31./10. — Rnth, Falentin, ank. Dysart 30./10. — Mercur, Lund, ank. Brest 30./10. — Gæa, Petersen, ank. Humlebæk 31./10. — Vesta, Poulsen, ank. Par 30./10. — Standard, Rasmussen, ank. Göteborg 1./11.

Æra. Alf, Rasmussen, ank. Bogense 28./10. — Hebe, Clausen, ank. Flensborg 29./10. — Haabet, Riise, ank. Kjøbenhavn 28./10. — Svalen, Rosenbeck, ank. Gibraltar f. O. 29./10. — Kvik, Hermansen, ank. Kiel 28./10. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 29./10. — Prøven, Schmidt, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. p. R. t. Jersey. — Mester, Hermansen, ank. Barhøft 29./10. — Fremad, Hansen, ank. Havre 29./10. — Valborg, Olsen, ank. West Wemyss 30./10. — Saga, Olsen, ank. Port Talbot 30./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Flensborg 30./10. — Lauritz, Folmer, ank. Masnedund 29./10. — Arietis, Andersen, ank. Tuborg 29./10. — Salvador, Sand, ank. Sandnes 30./10. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Göteborg til Poole. — Argo, Clausen, ank. Gefte 31./10. — P. R. Nielsen, ank. Pillau 31./10. — Astræa, Svane, ank. Frederiksstad 31./10. — Christine, Rasmussen, ank. Holtenau 30./10. — Herkules, Bager, ank. Pillau 30./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. November 1911. — Bladsagen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

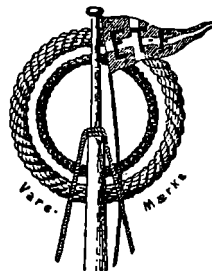
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtmann, Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.

Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Marstal

Staalskihbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 - -			
De øvrige Sider - - - - -	20 - -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 86.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 7. November 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Til Skibsbrug
anbefales
Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande
Depot:
Havnegade 47. Telefon 4980.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

C. G. WARBURG. Telegram-Adr.: **WARBURG OF LONDON** Post-Adr.: Lloyds, Royal Exchange, London E. C. Privat: 4 Smyrna. Mansions. West Hampstead, London N. W.
Consulterende Ingeniør & Havari Expert.
Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensione.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.



Internationale Agentur

|| for Køb, Salg og ||
|| Bygning af Skibe ||
HAMBURG, Georgspl. 10.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne — Begyndere —
Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

2 moderne Staal-Lastfartøjer

paa 100 og 50 Tons. 7 $\frac{1}{2}$ Knob. Nybygninger, flyder paa ca.
5 a 6 Fod Vand — haardtlastet — **billig til Salg.**

Skibssalgsbureauet „Napoli“, Strib.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Apparat for automatisk Frembringelse af Taagesignaler paa Dampskibe.

Dansk Patent
til Salg hos

LORENTZ NORENBORG,
KRISTIANIA.

Telegramadr
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Fyrskibe ikke paa Station. Nordsgøen.

Fyrskibene „Graadyb“ og „Vyl“ ere drevne fra Station.
Marineminiisteriets Admiralitets-Kontor, den 6. November 1911.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandledes:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart og indhentet Erklæring fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Forhandlinger med den engelske Regering om gensidig Anerkendelse af de i England og Danmark gældende Bestemmelser om Lastelinie. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Nedsættelse af et Udvalg til at fastsætte Bestemmelser om de Krav, der maa stilles til de Personer, der agter at indstille sig til Prøven for autoriserede Revisorer, samt eventuelt Valg af et Medlem af dette Udvalg. — Til at indtræde i Udvalget indstilledes Formanden, Direktør Will.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelsen af Posten som dansk Konsul i Belfast. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Konsul i Cadiz. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Oprettelse af et dansk Konsulat i Republiken Costa Rica. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Udarbejdelsen af en ny Vejledning for Skibsførere i danske Farvande angaaende deres Pligter efter Sundhedslovgivningen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Komiteen for udenlandske Udstillinger om at vælge to Medlemmer til en Komité i Anledning af den baltiske Udstilling i Malmø 1914. — Formanden, Direktør Will, og Næstformanden, Direktør Andersen, valgtes.

8. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, at den af Stabslæge, Dr. med. H. A. Breuning-Storm udarbejdede »Lægebog for Søfarende« nu er udkommen og vil kunne erholdes til Købs i Bogladerne.

Kjøbenhavn, den 7. November 1911.

Farer ved Bjergningstjeneste. Om dette Emne skriver »Shipp. Gaz.« fornylig. Det er sædvanligt, at Søretterne blandt andet ogsaa lager Hensyn til de Farer, som et Bjergningsskib kan være udsat for, naar Bjergelønnen skal fastsættes. Hvor alvorlig denne Fare kan være, fremgaar med stor Tydelighed af Cardiff-Damperen »Hatfield«s Skæbne. Denne Damper er fornylig gaaet til Bunds med hele sin Besætning, paa én Mand nær, under Forsøg paa at yde Hjælp til Glasgow-Damperen »Glasgow«. Ulykkens Kendsgerninger er lige saa sørgelige som simple. Under den frygtelige Storm, som herskede i Nordsøen sidst i September og først i Oktober, fik »Glasgow«, der var paa Rejse fra Rotterdam til Dundee med en Ladning Stykgods, Havari paa sine Styregrejer. Da den derefter drev om, hjælpeløs og uregerlig, signalerede den efter Assistance, hvorfor »Hatfield«, der var paa Rejse fra Huelva til Rotterdam med Jern-Erts, kom den til Hjælp. Det var øjensynlig forbundet med stor Vanskelighed at tage »Glasgow« paa Slæb imod saa stærk en Storm. »Hatfield«s Besætning var imidlertid utilbøjelig til at overlade »Glasgow« til sin Skæbne. Hellere end at gøre dette vilde den, som Begivenhederne viste, sætte Livet paa Spil. Under Forsøget paa at faa en Slæber om Bord i »Glasgow«, blev

»Hatfield« af Stormen med voldsom Kraft kastet ind imod det havarerende Skibs Stævn. Samtidig blev dettes Forskib løftet højt til Vejrs af en uhyre Bølge og derefter slynget ned imod »Hatfield«, som den tilføjede saadan Skade, at den sank i Løbet af syv Minutter. Da »Glasgow« ogsaa led Skade, blev dens Stilling endnu værre end før, trods »Hatfield«s Anstrængelser. »Glasgow« blev dog heldigvis senere hjulpet af Damperen »Clan Macdonald«, som bragte den til South Foreland, hvorfra den blev slæbt ind i Havnen ved Dover af en Bugserbaad. Det blev saaledes det havarerende Skib, som kom i Havn, medens Bjergningsskibet gik til Bunds. Det maa haabes, at denne ulykkelige Hændelse vil blive mindet af alle dem, hvis Pligt det er at fastsætte Bjergeløn, thi den viser, at det let lader sig gøre at undervurdere den Risiko, der kan løbes ved at bjerge Skibe, ganske simpelt fordi Lykken i mange Tilfælde sparer Risikoen for de værste Følger. Ved »Hatfield«s Undergang mistede sytten Mand af dens Besætning og en Lods fra Rotterdam Livet.

Aarboeg for Norges Handelsmarine. Fra Søfartskontoret i Kristiania har vi faaet tilsendt »Aarboeg for Norges Handelsmarine for 1910—11«, udgivet af Søfartskontoret. Bogen er delt i fire Afsnit, hvoraf det første omhandler Handelsflaaden i 1910, det andet Forlis og større Søulykker i 1910, det tredje Søfartskontorets Aarsberetning 1910 og det fjerde endelig en Fortegnelse over administrative Tjenestemænd samt offentlige og private Institutioner vedrørende Skibsfarten og Sømandsstanden, med Adresser og vejledende Oplysninger.

Norges Handelsflaade talte ved Slutningen af Aaret 1910 følgende Skibe paa over 25 Brutto Reg.-Tons for Dampskibenes og 50 Brutto Reg.-Tons for Sejlskibenes Vedkommende.

	Brutto Reg.-Tons
1,069 Fragtdampere	1,282,200
460 Passagerdampere	128,170
84 Passagerdampere (ikke registreringspligtige).	
259 Fangst- og Fiskedampere.....	63,276
988 Sejlskibe	661,525
217 Fangst- og Fiske-Sejlfartøjer.....	24,197
26 Motor-Lastefartøjer	1,848
4 Motor-Passagerfartøjer	143
157 Motor-Passagerfartøjer (ikke maalt)	
74 Motor Fangst- og Fiskefartøjer	3,518
	<u>2,164,877</u>

Den registrerede norske Handelsflaades samlede Værdi antages at være Kr. 299,071,084. Dens Bemanding udgør 39,451 Mænd og 855 Kvinder. Hertil kommer paa 241 ikke registreringspligtige, smaa Passagerdampere og Motorbaade endnu 523 Mand, altsaa ialt 40,829 Personer.

Justitsministeriet har under 27. Oktober udstedt følgende Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor Provinsen Bari i Italien og Byen Tunis samt om Ændring af Justitsministeriets Bekendtgørelse om Sundhedsforanstaltninger overfor Havnene i Italien og Tyrkiet af 17de August 1911.

I Følge foreliggende Meddelelser maa Provinsen Bari i Italien og Byen Tunis anses for kolerasmittede.

I Henhold til § 12 i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April d. A. sættes derfor Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra de nævnte

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Steder, uden at have anløbet anden europæisk Havn, ligesom Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 efter de paagældende Lægers Skøn vil kunne bringes til Anvendelse overfor smittede og mistænkte Skibe.

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 17de August d. A. om Sundhedsforanstaltninger med Hensyn til Kolera indskrænkes, for saa vidt angaar Tyrkiet, til alene at gælde overfor Byerne Konstantinopel og Saloniki.

A. Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April d. A. §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Ægypten,
- 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier og
- 4) Odessa.

B. Med Hensyn til Kolera er herefter Bestemmelserne i den nævnte Lovs §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 i Kraft overfor:

- 1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier,
- 3) Havnene i de italienske Provinser Genua, Livorno, Neapel, Caserta, Salerno, Bari, Palermo, Messina og Catania.
- 4) Byerne Konstantinopel og Saloniki, samt
- 5) Byen Tunis.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Sverig og de oversøiske Linier. »Aftonbladet« i Stockholm angriber Chefen for det svenske ostindiske Kompagni, Hr. Dan. Bostrom, for hans Dampskibsliniers Samarbejde med norske og danske Rederier. Bostrom udtaler i den Anledning, at han bestemt vil fastholde Betydningen af en Sammenslutning for den skandinaviske Eksport. Paa Grund af den begrænsede Kapitaltilgang i Sverig og særlig Vanskeligheden ved at vinde Kapital for Søfartsforetagender har Samarbejdet med norske og danske Linier hidtil kun været til Gavn for Sverigs Handel og Industri, thi ikke en eneste af de svenske Oceanlinier har endnu været, hvad man kan kalde en god Forretning. Den svenske La Platalinie, som arbejder selvstændig, kan ikke nær tilfredsstille Trafikbehovet med sine seks Dampere.

Føreren af S./S. »Chr. Christensen« skriver den 1. November til os fra Ostende:

Passeret Vrag. Den 29. Oktober 1911 to Sømil NØ. for Schouwen Banks Fyrskib passeredes tæt forbi en Fokkemast eller Stormast, som har tilhørt et større Skib. Det meste af Undermasten ragede 3 à 4 Fv. over Vandfladen; det syntes, som en Del af Riggen var under Vandet, og en Del Planker ragede hist og her lodret op over Vandfladen, antagelig siddende fast paa Dele af Vraget under Vandet.

Vraget laa den Gang meget farligt for Sejladsen, nemlig i Kurslinien fra Maas Fyrskib til inden om Schouwen Banks Fyrskib. Havde det været Nat, da vi passerede Vraget, vilde vi uden Tvivl have paasejlet det, og det kunde have foraarsaget de værste Følger.

Det er jo netop der i Nærheden, at Dampskibet »Swarland« har været set sidst.

T. Møller.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget Afskrift af Beretning fra den kgl. Konsul i Hull af 27. Oktober 1911 angaaende en i Hull udbrudt Strejke, saalydende:

Herved tillader jeg mig at indberette til det høje Ministerium, at der i Hull er udbrudt en Strejke af Oljemølleraarbejderne.

I dette Tilfælde har Folkene fremsat adskillige Fordringer angaaende Lønnings- og Arbejdsforhold, men for nærværende er Stridspunktet blevet et af Arbejdsgiverne fremsat Forlangende om, at det, inden Forhandlingerne om de øvrige Spørgsmaal optages, bliver fastslaet, at Folkene forpligter sig til at arbejde sammen med Arbejdere, uden Hensyn til om disse er, eller ikke er i Fagforeningen.

Imod dette Forlangende har Arbejderne erklæret Strejke, og som Følge heraf er Arbejdet ved saa godt som alle de Møller, der befatter sig med Oljekagefabrikation, fra i Gaar Morges blevet standset.

Samtidigt lykkedes det de Strejkende at forhindre Indladningen af Oljekager fra en af Møllerne paa et dansk Sejlskib, og saalænge Strejken vedvarer, vil ingen Oljekager kunne blive afskibet herfra.

Østasiatisk Kompagnis første store Motorskib »Selandia« løb den 4. ds. af Stabelen paa Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleen. Afløbningen forløb heldigt og trods det efteraarsaglige Vejr paa en festlig Maade. Denne Stabelafløbning betegner rimeligvis en Epoke i Skibbygningens og Skibsfartens Historie, da »Selandia« er det første her byggede store Skib af den ny Type Motorskibet. I Løbet af December vil »Selandia« blive fulgt af et under Bygning værende Søsterskib. De Resultater, som disse ny Skibe vil opnaa, naar de kommer i Fart, vil blive imødeset med den største Interesse, og der er Grund til at haabe, at de store Forventninger, man nærer til den ny Skibstype, vil gaa i Opfyldelse og til at ønske baade Værftet og det virksomme Selskab, der saa resolut har bestemt sig til at gøre Forsøget med den ny Skibstype i stor Stil, al Held og Lykke dermed i Fremtiden.

Den svensk-sydamerikanske Dampskibslinie. Stockholm, den 2. November. Det Johnsonske Rederi har i Følge »Svenska Dagbladet« besluttet ikke at modtage noget Tilbud om Samarbejde hverken med noget dansk eller norsk Selskab. Det danske østasiatiske Kompagnis Rute tvinger imidlertid Johnson-Rederiet til at sætte sin Pacificlinie i Gang et Par Aar tidligere end bestemt; man havde ellers anset det for fordelagtigst at vente, til Panamakanalen blev aabnet. Selskabet var imidlertid beredt til at optage Konkurrencen med Danskerne og agtede at indsætte mindst fire store Dampere paa 8,000—9,000 Tons hver paa Pacificlinien.

Strejke i Australien. London, den 2. November. Til Reuters Bureau telegraferes fra Sidney: En Strejke, der for kort Tid siden er udbrudt blandt Værftsarbejderne, synes at skulle blive meget alvorlig. I Aftes

har en Forsamling af organiserede Arbejdere, deriblandt ogsaa Arbejdere, der besøger Ladningen af Occandamperne, opfordret til Generalstrejke. Ministeriet har i Dag afholdt Møde om Sagen. Premierministeren, der selv har været Værftsarbejder, har erklæret, at de Strejkende begik en alvorlig Fejl, hvorved de skadede sig selv og Organisationen, da Regeringen, hvad Følgerne end blev, vilde tage de nødvendige Forholdsregler til Hindring af en Standsning af Trafikken i Havnen. (Ritz. Bur.)

Tyrkiske Krigsforanstaltninger. Kommandanten for Smyrna og Archipelagus har i Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Smyrna under 21. Oktober udstedt følgende Bekendtgørelse:

Da der paa flere Steder i Indløbet til Bugten ved Smyrna er anbragt Kontaktminer, og da der i den Anledning dersteds er stationeret en Lodsdamper med et særligt Mærke paa Masten, bør Førere af neutrale Handelskibe, før de løber ind i Bugten, rette sig efter de Signaler, der afgives af nævnte Lodsdamper, hvis Opgave det er at føre dem igennem Minelinien. Udefra kommende Skibe bør ikke nærme sig Søbefæstningen, men afvente Lodsdamperens Komme: om Morgenen før Solopgang og om Aftenen efter Solnedgang, i Kirizman-Linien (d. v. s. 26° 54' ø. L. for Greenwich). Om Morgenen efter Solopgang bør de stoppe i en Afstand af halvanden Sømil regnet i lige Linie fra den ydre Lysbøje, der er anbragt ud for Kysten (henimod Vourla), og dér vente paa Lodsdamperen, hvorhos de har at rette deres Hastighed efter Lodsdamperens Skibe, der overskrider nævnte Grænse imod Lodsdamperens Ordre, maa selv bære Følgerne af at udsætte sig for Søminer og Kanonild.

Kommandantskabet for Smyrna og Archipelagus, Havnekaptejnembedet og Lodsdamperen vil yde neutrale Handelsskibe al mulig Støtte til Sikring af deres Sejlads.

Marineministeriet meddeler: Fiskekutter »Ragnhild« af Esbjerg har indberettet, at en Mast, sandsynligvis fast i et Vrag, er observeret otte Sømil misv. SV. i. V. for Anduvningsvageren ved Knudedyb i c. 12 Meter Vand.

Konsulatvæsnet. Under 10. f. M. er E. D. Winslow af Illinois, anerkendt som Generalkonsul i Kjøbenhavn for de amerikanske Forenede Stater

Under 18. f. M. er de Witt W. Perdue anerkendt som »Vice- & Deputy-Consul« for de amerikanske Forenede Stater paa St. Thomas.

Den 28. Oktober er der efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Newport F. Smith-Halvorsen Afsked.

Den 31. Juli er P. Ibsen af St. Louis, Missouri ansat som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Chicago.

Den 5. Juli er A. I. Marks af Sevilla ansat som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Cadiz.

Under den 23. f. M. er Christen Zimsen af Reykjavik anerkendt som italiensk Konsularagent sammesteds.

Dødsfald. En i Søfartskredse kendt Mand, Skibsprovianteringshandler Charles Hvilsum, er den 5. ds. afgaaet ved Døden, 55 Aar gammel, efter et kort Sygeleje. Den Afdøde, der drev en større Forretning og navnlig gennem sit Skibssalgsbureau omsatte et betydeligt Antal Sejl- og Dampskibe, var kendt som en dygtig og elskværdig Mand.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besøger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Søforklaring.

Den 28. September 1911 aflagdes for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn Søforklaring i Anledning af, at Sejlskibet »Karmø« af Bergen Natten mellem den 23de og den 24de September 1911, Kl. 12¼, har haft Kollision med Dempskibet »Ringhorn« af Skudenes.

Føreren af »Ringhorn«, Kaptajn Schjøth, forklarer, at han var paa Broen uafbrudt fra Kl. 6 Eftm. til Kollisionen fandt Sted, og selv havde Kommandoen. Fra Nordre Røse Fyr styrede han ret paa Middelgrunden N ¼ V., og straks efter at være kommen ind i den faste Vinkel af Nordre Røse Fyr ændrede han Kursen til N. ¾ Ø. misvisende. Han holdt denne Kurs og vedblev at være i den faste Vinkel. Straks før han passerede den røde Lysbøje paa Ryggen, observerede han den grønne Lanterne af en Sejler om Bagbord; han anslog den til at være ¾ Streg om Bagbord. Han gav straks Styrbords Ror og to Stød. Hvorvidt eller hvornaar han er kommen ud af den faste Vinkel, kan han ikke sige. Først da han havde Sejlernes grønne Lanterne c. to Streger om Styrbord, varskoede han Støt med Roret. Efter c. et Par Minutters Forløb forsvandt Sejlernes grønne Lanterne, og den røde blev synlig. Et Øjeblik herefter gav han haardt Styrbords Ror og alter to Stød, idet han antog, at man var for nær hinanden, til at man kunde give Bagbords Ror.

Føreren af »Karmø«, Kaptajn Falnæs, forklarer, at han var paa Dækket under hele Sejladsen i Sundet og selv havde Kommandoen. Han styrede fra Kronborg Vest om Hveen og Øst om Middelgrunden S. ½ Ø., til man nærmede sig Middelgrunden, hvorpaa han ændrede Kursen til S. ½ V., for at gaa ned gennem Hollænderdybet og Drogden. Kursen ændrede han lidt efter lidt, idet han efterhaanden faldt af, men han var ikke naaet Middelgrunden til Kursen var endelig ændret til S. ½ V. Han holdt sig saa nær Middelgrund som muligt. Et godt Stykke før han var saa sydlig som Middelgrund, saa han »Ringhorn«s Toplanterner; han mener snart lidt om Styrbord, snart omtrent ret for. Den røde Lanterne fik han først at se, da han var omtrent tværs af Middelgrund, og havde ændret Kursen. Efter en Tids Forløb skiftede den røde Lanterne om til grønt, der ligesom den røde saas om Bagbord. Han anslaaer Skibenes Afstand i dette Øjeblik til to Købellængder, muligvis dog mere. Kort herefter, maaske et Minut, saa han ret for ulydeligt Damperens Skrog. Han har kun én Gang hørt to Stød, saa vidt han husker umiddelbart før Kollisionen. Vinden var omtrent østlig, i hvert Fald næppe meget nordligere. Skibet seilede ikke helt bidevind.

Kaptajnerne Falnæs og Schjødt er enige om, at Kollisionen har fundet Sted omtrent 1.500 Alen SØ. for Middelgrundsfortet i Nærheden af Linien mellem en Formørkelsesvinkelen og To-Blinksvinkelen fra Nordre Røse, og at Sejlteren løb ind i Dampskibets Side om Styrbord i en Vinkel af omtrent 45° fra for.

Kaptajn Falnæs erklærer, at han holdt Kursen S. ½ V. lige til sidste Øjeblik, da han luvede op. Skibet kan ikke være drejet mere end én Streg, højst to, inden Kollisionen skete. Han anslaaer »Karmø«s Fart til mellem 6 og 9 Kvartmil.

Kaptajn Schjøth anslaa »Ringhorn«s Fart til 8¼ Knob. Han gentager, at han straks, da han saa den grønne Lanterne, gav Styrbords Ror og to Stød. Samtidig blev Lanteren varskoet fra Bakken. Han drejede uden først at observere, hvorledes den grønne Lanterne trak i Forhold til hans Skib. Samtidig med, at han første Gang gav Ror, slog han klar til Maskinen.

Styrmand Stinesen fra »Ringhorn« gav samme Forklaring som Kaptajn Schjøth med Hensyn til, hvor man fik »Karmø«s. Lanterne i Sigte, og hvorledes man manøvrerede.

Styrmand Nielsen fra »Karmø« samt Matroserne Andersen og Pettersen og Jungmand Nielsen, alle fra samme Skib, har hørt to Gange to Stød fra Dampskibet. Disse to Signaler kom kort efter hinanden.

Den russiske Udkig paa »Karmø« forklarer ved Tolk, at han først saa Dampens Toplanterner lidt til Bagbord. Senere saa han den grønne Lanterne ontrent ret for. Han saa ikke den røde Lanterne.

Iøvrigt forklarede de af de to Skibes Mandskaber, som var mødt, overensstemmende med de respektive Skibsførere og de fremlagte og oplæste Udlog af de respektive Skibsdagbøger.

Lods Sofus William Jensen, som var om Bord i Lodsdampere, der laa forløjet ved den nordlige Bølgebryder udenfor Yderhavnen, hørte Dampere give to Stød, da den saas lidt Norden for Ryggens Lysboje. Kort efter kom der atter to Stød, og meget kort derefter saa han Kollisionen finde Sted.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Rusland nogle faa Trælaster fra de sejlbare Havne til uforandrede Raler, medens Kornlaster mangler. Tyskland ligger uforandret med nogle Korn- og Trælaster. Danmark har et større Antal Byglaster til England, men der slutes kun ganske enkelte i Mangel af fragtledig Tonnage; Vestsverig og Østnorge ligger ligeledes uforandret med flere Træ- og Feldspallaster, medens der kun er ganske enkelte Islaster. Forholdene stiller sig saaledes trods det indskrænkede Fartomraade ret gunstig i den nærmeste Fremtid. For næste Aar udbydes flere Trælaster, men Rederne stiller sig heldigvis afventende og ønsker ikke at binde sig til de hidtidige lave Rater.

Returfragter Vest fra maa ligeledes betegnes som uforandrede, og der er tilstrækkelige Kullaster fremme, medens Clay- og Foderstoflaster kun er faa. Kultønnen er noget længere.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland nogle flere Kornladninger fremme, dog ikke overdrevent mange. Königsberg, hvortil der kommer en Del Skibe navnlig fra Stettin, er egentlig ikke livlig, men gennemfører 6 M. Stolpmünde sluttede Rug til 5 M. og noterer for Havre 5½ M. Stettin er gennemgaaende rolig. Stralsund slutter til 4 M., Greifswald til 4 M. og Gratifikation, Barth 4¼ M., Rostock 4 M. Af de slesvigske Pladser er Haderslev fremme med flere Håvrelaster 4¼, 5 M. Lübeck udbyder mange Ladninger Kalisalt til Danmark og Sverig 4 ½ 5 M., og Hamburg ligger lige fast til 6 ½ 7 M. Sverig har rigelige Udbud af Stenlaster fra Lysekil og fra de sydlige Pladser. Karlshamn slutter for Gadesten til Rostock, Stettin 4 M., Kantsen, Kiel 5 M., Elbing 6 ½ M. Danmark har fra Provinserne forholdsvis faa Kornlaster: bl. a. sluttedes Byg Nysted/Kjøbenhavn 14 Øre og noterer for Kartoffer til Warnemünde 3½ 4 M., Kiel 3 M. Kjøben-

havn sluttede for Hvede til Horsens 15 Øre, Sojakager til Karlshamn 2½ Kr. og faar fra Dampere Hvede til Aalborg, Svendborg og Sydsverig.

Havarier og Forlis.

Columbus, Skonnert af Rønne, har den 1. ds. paa Rejsen fra Kristianssand til Stettin med en Ladning Feldspat maattet søge ind til Skagen som Nødhavn med Skade paa Sejl og Takkelage.

Nordstjerna, Skonnert af Bovallstrand, der for nogle Dage siden indløb Læk til Grenaa, er af »Mjølneir« slæbt til Skagen for der at losse sin Petrolensladning.

Othello, Skonnert af Råå, har været i Kollision med en Bro i Frederikssund, der tog en Del Skade.

Seine, Dpsk. af Dunkerque, der paa Rejsen fra Wiborg med Træløst til Oporto kom paa Grund paa Øland og senere indkom Læk hertil Kjøbenhavn, har nu løst sin Ladning i Frihavnen og skal reparere.

Terbay, Dpsk. af Kristiania, er den 2. ds. indkommet til Helsingør efter Grundstødning paa Anholt. Skibet, der var paa Rejsen fra Søderhamn med Træløst til St. Nazaire, er Læk og har Skade paa Maskinen. Svitizers slæbte Skibet fra Anholt til Helsingør, men hjalp ikke til med Flothringningen. En Del Dækslast er tabt.

Sliedrecht, Dpsk. af Rotterdam, har paa Rejsen fra Petersborg til Hjemstedet med Træløst maattet søge her ind til Kjøbenhavn med svær Slagside.

Vera, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Antwerpen haft haardt Vejr og har mistet en Del af sin Dækslast.

Cathrine, Skonnert, er paa Rejsen til Lemvig med en Ladning Sukker og Oljekager strandet paa Blinderøn paa Læsø og er løbet fuld af Vand.

Petrus, Skonnert af Riga, er den 5. ds. paa Rejsen fra Kiel til Hjemstedet grundstødt ved Myggefjord paa Sydysten af Lolland. Besætningen er bjerget i Land. Svitizers assisterer. Skibet staar haardt.

Douro, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Island hertil indløbet til Stavanger for at reparere en Maskinskade.

Norrjell, Dpsk. af Stockholm, er paa Rejsen fra Finland til Odense med en Ladning Træ bleven forladt af Mandskabet i Østersøen. Skibet var i synkefærdig Stand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Det første af de to store Diesel-Motor Skibe, »Selandia«, til A/S. Det ostasiatisk Kompagni sættes den 4. ds. i Vandet fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Peep. 370', Bredde 53', Dybde 30', og Bæreevnen er 7.000 Tons D. W.

Maskineriet kommer til at bestaa af to Stk. 8-cylindrede Diesel-Motorer og to Hjulpe-Diesel-Motorer, tilsammen paa 3.000 I. H. K. Skibet gik smukt paa Vandet.

I Løbet af December vil Søsterskibet til »Selandia« blive sat i Vandet.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til Det forenede Dampskibsselskabs ny Aarhus Dampere.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faaes gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 5./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Galata

3. 11. — Algarve, Borries, afg. Nordmaling 1./11. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. Arendal 3./11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 4./11. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 4./11. til Rodosto. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 5./11. — Arno, Fischer, afg. Marseille 5./11. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 3./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Aarhus 3./11. — Beira, Lange, afg. Dartmouth 4./11. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 1./11. — Chr. Broberg, afg. Antwerpen 5./11. hertil. — Christian IX, Mikkelsen, afg. herfra 4./11. til Königsberg. — Dagmar, Bogvad, pass. Brunshüttel 3./11. til Cadix. — Eshjerg, Strulve, afg. Pernau 3./11. hertil. — Florida, Andersen, ank. London 30./10. — Garonne, Kromann, pass. Dungeness 4./11. for Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 19./10. til New York. — Hengest, Munck, afg. Riga 4./11. hertil. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 2./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 1./11. — Jolantba, Rasmussen, afg. Königsberg 5./11. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 2./11. — Kentucky, Kylesbeck, ank. Newcastle 4./11. — Kiew, Jacobsen, afg. Petersborg 4./11. til Antwerpen. — Kursk, Wienecke, pass. Holtenau 5./11. for Bordeaux. — Loire, Craignon, ank. hertil 5./11. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 4./11. for London. — Louisiana, Ørsted, ank. Savannah 30./10. — L. P. Holmblad, Kromann, ank. Petersborg 28./10. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 4./11. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 4./11. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Riga 4./11. til Petersborg. — Moskvo, Jønsen, pass. Brunshüttel 3./11. for Antwerpen. — Nordjylland, afg. Oran 4./11. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 4./11. til Hull. — Osear II, Hempel, afg. Kristiansand 4./11. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Göteborg 5./11. — Perm, Gotthardt, pass. Brunshüttel 5./11. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. Trångsund 4./11. — Saga, Wiberg, ank. Napoli 5./11. — Saratov, ank. Libau 4./11. — Saxo, Müller, pass. Deal 5./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. Boston 4./11. — Thyra, Dan, ank. hertil 1./11. — Tiber, Bech, afg. Algier 29./10. hertil. — United States, Gøttsehe, pass. Fair Isle 4./11. for Kristiansand. — Viking, Meyer, afg. Bergen 4./11. hertil.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Petersborg 31./10. — Amalienborg ank. Methil 30./10. — Anna Mærsk ank. Pernau 26./10. — Brattingsborg ank. Barry 30./10. — Børglum ank. Cardiff 2./11. — Chassie Mærsk afg. Kiel 30./10. — Dansborg ank. Sunderland 1./11. — Elsborg afg. Bona 21./10. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 29./10. — Fredensborg ank. Bremen 31./10. — Frederiksborg ank. Sharpness 19./10. — Guldborg ank. Ghent 29./10. — Gurra ank. Funchal 25./10. — Hammerhus ank. Barry 15./10. — Harrildsborg ank. Danzig 30./10. — Hundborg afg. Grangemouth 1./11. — Høneborg afg. Rostock 30./10. — Jelling ank. Stettin 31./10. — Jomsborg ank. Newport 1./11. — Jungshod ank. Pensacola 1./11. — Jægersborg pass. Barry 31./10. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 29./10. — Kalø afg. Riga 30./10. — Klampenborg afg. Grangemouth 28./10. — Kronborg pass. Norfolk 30./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg afg. Dakar 30./10. — Marselisborg ank. Amsterdam 28./10. — Næsborg ank. Thamshavn 1./11. — Peter Mærsk ank. Petersborg 29./10. — Randelsborg ank. Hull 11./10. — Rosenborg ank. Grangemouth 29./10. — Silkeborg afg. Riga 31./10. — Skakkeborg ank. Cardiff 2./11. — Skanderborg ank. Cardiff 30./10. — Skjoldborg ank. Danzig 2./11. — Skodsborg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg ank. Odense 1./11. — Stegelborg afg. Amsterdam 1./11. — Stjerneborg afg. Kjøbenhavn 2./11. — Søborg afg. Las Palmas 28./10. — Taarnborg ank. Newcastle 27./10. — Tuborg ank. Boness 15./10. — Ulfborg ank. Aarhus 30./10. — Uranienborg ank. Petersborg 27./10. — Visborg ank. Petersborg 1./11. — Vordingborg ank. London 1./11. Ørkild pass. Lizart 1./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Eriksdal 30./10. — Martha, Christensen, afg. Neder Kalix 25./10. — Elna, Rathje, ank. San Remo 5./11. — Therese, Pedersen, ank. Methil 4./11. — Harriet, Larsen, ank. Granton 28./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 30./10. — Simone, Møller, afg. Sunderland 3./11. — Jeanne, Olsen, ank. Hernösand 3./11. — Vera, Larsen, ank. Nize 5./11. — Daisy, Lagesen, ank. Norrköping 4./11. — Annine, Leth, afg. Swansea 4./11. — Kamma, Løffler, afg. Bordeaux 4./11.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, afg. Mariager 4./11. til Danzig. — Laura, Pedersen, afg. Almeria 3./11. til Liverpool. — Nexos, Basse, afg. Nicolaistad 4./11. til Raumo. — Nora, Lauritsen, ank. Reval 4./11. — Cito, Jepsen, afg. Frederikshavn 4./11. til Calais. — Gerda, Iversen, afg. Karlsborg 3./11. til Lissabon. — Hebe, Gregersen, ank. Ghent 3./11. — Johanne, Thøgersen, ank. Lissabon 3./11. — Fylla, Brinch, ank. Wiborg 2./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Almeria 3./11. — Olga, Christensen, ank. Barcelona 2./11. — Marie, Jessen, ank. Grø 2./11. — Rigmor, Larsen, ank. Brahestad 2./11. — Karla, K. Nielsen, afg. Mariager 2./11. til Åbo.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, afg. Leith 1./11. til Kiel. — Fanny, Erikson, ank. Rouen 26./10. — Lilly, Nielsen, afg. Bilbao 3./11. til

Middlesbro. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 29./10. for Grimsby. — Dagny, Sørensen, afg. Vejle 1./11. til Skellefteå. — Mary, Bang, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 4./11. for Belfast.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 24./10. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./11. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 26./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 4./11. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Horta 2./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 26./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 29./10. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Dublin 1./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigauch 21./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Moreh, Thorsøe, ank. Liverpool 29./10. — Nawa, Dahl, ank. Petersborg 21./10.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien ank. Vladivostock 2./11. for hjemg. — Indien ank. Kjøbenhavn 26./10. — Kina pass. Gibraltar 4./11. for hjemg. — Siam afg. Göteborg 2./11. for udg. — Tranquebar pass. Perim 4./11. for hjemg. — Bandon afg. Suez 31./10. for udg. — Bintang afg. Nørre Sundby 4./11. for udg. — Chumpon ank. Bangkok 28./10. for udg. — Pagan pass. Perim 31./10. for hjemg. — Samui afg. London 1./11. for hjemg. — Cathay ank. Capetown 29./10. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 21./10. for udg. — St. Jan ank. Kjøbenhavn 31./10. — St. Thomas afg. Paramaribo 20./10. for hjemg.

Torm. Sara, Jensen, afg. Windau 4./11. — Helene, Sørensen, afg. Kotka 2./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Burntisland 4./11. — Agnete, Dam, ank. London 4./11. — Hermia, Farup, ank. Odense 31./10. — Alice, Jørgensen, ank. Antwerpen 3./11.

Botnia. Gudrun, Sonniehansen, ank. Hungerburg 28./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Aalborg 4./11. — Valborg, Hansen, ank. Kiel 3./11. — Gunhild, Hansen, afg. Calais 4./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 1./11. — London, Bom, ank. Petersborg 2./11. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 21./10. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 2./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 2./11. til Ghent. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kjøbenhavn 3./11. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 1./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Sarpsborg 1./11. til Boness. — Skinfaxe, Faber, ank. Sarpsborg 4./11. — Gulfaxe, Petersen, ank. Petersborg 1./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Boness 28./10. — Freja, Nielsen, ank. Lowestoft 1./11. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 29./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cienfuegis 28./10. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 4./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. London 4./11. — Svend, Schmidt, afg. Hudikswall 2./11. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 3./11.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Libau 5./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Dunkerque 31./10. — Holland, Poulsen, afg. Rotterdam 4./11. — England, Andersen, ank. Eshjerg 3./11. — Rusland, Bennetsen, afg. Trångsund 2./11.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Sunderland 3./11. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 6./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Danzig 30./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Karrebæksmünde 31./10. — Alf, Clausen, ank. Riga 3./11.

Sejlskibe.

Ørs. Hansigne, Boye, er afg. Sundsvall til Jersey. — Kirstine Jensen, Raahauge, pass. 31./10. for østg. — Vigilant, Jacobsen, er afg. Labrador til Queenstown f. O. — Habil, Bager, ank. Labuayra 1./11. — Irene, Jørgensen, ank. Ayr 1./11. — Ansgar, Jørgensen, ank. Konakry 1./11. — Alfa, Madsen, er afg. Hamburg til Aracaju. — Norden, Rasmussen, afg. Wilford Haven 28./10. — Apollo, Albertsen, ank. Larvik 1./11. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 2./11. — Bonavista er ank. Granada. — I. Kofoed, Andersen, ank. Kotka 4./11. — Rolf, Christensen, ank. Paranagua 3./11. — Minde, Rasmussen, ank. Waruenunde 4./11. — Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Christiane, Bager, ank. Limhamn 3./11. — Dorteia, Boye, ank. Söderhamn 2./11. — Norden pass. St. Catharines Point 1./11. for østg. — Albertine, Madsen, ank. Rügenwalde 2./11. — Rigmor, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./11. — Christine Jensen, Raahauge, ank. Bremerhaven 3./11. — Lauritz, Folmer, ank. Nakskov 3./11. — H. C. Grube, ank. Göteborg 3./11. — Norden pass. Lizard 31./10. østg.

INDEHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. November 1911. — Søforklaring. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsofterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 116.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

„GIDEON“

Motoren for Benzln,
Petroleum, Raolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlf.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongenegade 46, 2. Treffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
St. Petersburg Tlf.: „Hansenco.“
Cronstadt Tlf.: „Hansen“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla Instagesplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse
Forlang Tilbud.
A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

C. Ring Andersen
Joh. P. Brandts Eftf.
SKIBSHANDEL
Svendborg.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvaral, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 87.

Kjøbenhavn, Fredag den 10. November 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Patial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •
----------------------------------	--	--	--

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

er det mest fuldkomne Rotteudryddelses-
middel, fordi
Daxin
1) Rotterne gerne æder „Daxin“,
2) „Daxin“ virker absolut dræbende paa
Rotter og Mus.
3) „Daxin“ er ufarlig for de alm. Husdyr.
4) „Daxin“ er billig.
Salgskontor: Vesterbrogade Nr. 20, Kbhvn. Telf. Vester 28 23 x.

Haandbog i praktisk Sømandsskab
af Skibsfører J. Kusk Jensen.
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

„Kend Dit Skib“.
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallons Bog »Know your own ship«.
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensfelters Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Marstal
Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.
Specialitet **Smaa Skibe.**

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter**

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C. Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6½-8½,
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Internationale Agentur

for Køb, Salg og
Bygning af Skibe

HAMBURG, Georgspl. 10.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STÆMP.FABR. XANIA

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.479)

Skib til Salg.

Motorskonnert „De seks
Brødre“, 34 Netto Reg. Tons,
lader 130 Tons dw., 115 Tons
Hvede; bygget 1907. Motoren
25 HK.

Nærmere meddeler

Skibsfører F. Johansen,

Ærøskøbing.

Forsikring

af Søfolks Effekter

tegnes til billige, faste

Præmier af

Forsikrings-Akts. „Frejr“

(Aktkap. Kr. 100.000)

Agenter antages.

Hovedkontor:

Holbergsgade 22. København.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte

Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

A. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Det private Skoleskib „Georg Stage“

udsendes paa Tøgt i de første Dage af April 1912.

Sunde kraftige Dreng, som 1ste April 1912 ere
fyldte 14 Aar og ikke over 18 Aar, antages. Der tages
særligt Hensyn til Attester og anbefalinger.

Alt om Bord er frit; den ensartede Beklædning
betales med 75 Kr. Trængende Elever kunne ansøge om
Hjælp til Paaklædningen.

Ved skriftlig eller mundtlig Henvendelse Nørrevold-
gade 16, 4. S. Kbhvn. K. erholdes nærmere Oplysninger
og Ansøgningsblanket. Denne maa tilbørlig udfyldt ind-
sendes senest inden Udgangen af Februar 1912.

Kjøbenhavn, den 10. November 1911.

Stormen. Marineministeriet meddeler:

En Jagt er sunket i Bøgestrømmen paa Sydsiden af Indløbet og ligger farligt for Sejladsen. Vraget vil blive undersøgt og afmærket eller uskadeliggjort.

8 Sm. misvisende Vest til Syd $\frac{1}{2}$ Syd for Graadyb Lystønde er observeret en Mastetop med Gods 1 à 2 Meter over Vandet, formentlig fast i et mindre, sunket Fartøj.

Fovrfeld Lystønde ved Indsejlingen til Esbjerg er bleven paasejlet og er midlertidig inddraget.

Paa $58^{\circ} 23' N.$ Br. og $10^{\circ} 35' \text{Ø.}$ Lgd. har Damperen »Holar« passeret en norsk Bark, »Olaf Kyrre« af Brevik, drivende i Søen.

Graadyb og Vyl Fyrskibe, som i Stormen i Søndags sprængte deres Fortøjninger og gik i Drift, er velbeholdne indkomne til Esbjerg.

Jernbanefunktionærerne i England. Generalkonsul Faber i London indberetter til Udenrigsministeriet, at Repræsentanterne for Jernbanearbejderne har vedtaget at lade alle Arbejderne i England, Skotland og Irland votere om en eventuel Jernbanestrejke. Voteringdagen er ansat til den 5. December. Tilsyneladende forbindes hermed Tanken om en Generalstrejke 8 til 14 Dage før Jul, hvorved de eventuelle Ulæmper vil blive større end paa nogen anden Tid af Aaret. — Uroen blandt Kulminearbejderne lader til at udvikle sig, og det synes i disse Kredse ret sandsynligt, at det bliver til Strejke.

Skonnerten »Anna Breum«s Forlis. Odense, den 8. November. Besætningen paa den forliste Skonnert »Anna Breum« bestod foruden af Kaptajnen og Styrmanden af Letmatros Oluf Henrik Christiansen af Skørping (21 Aar gl.), Letmatros C. P. Jensen, Sem (22 Aar gl.) og Ungmand Chr. Rasmussen, Ørting (17 Aar gl.) samt af Kokken, hvis Navn ike kendes, men som er paamønstret i København for 14 Dage siden. (Ritz. Bur.)

Thyborøn Kanal. Marineministeriet har modtaget Underretning om, at Thyborøn Kanal ikke kan passeres, før Forholdene er undersøgt.

Stillehavsruten. Deløstasiatiske Kompagni har i Følge »Natt.« nu aabnet sin ny Rute til San Francisko, idet Damperen »Indien« som første Damper er afsejlet herfra.

Skibsfarten paa Archangelsk. Archangelsk, den 8. November. Skibsfarten er standset. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 33/1911, afsagt den 27. Juli 1911. Rederiet Hochseefischerei Bremerhaven, A/S. i Bremerhaven mod Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet »Belorossia« af Mariupol.

Den 4. Januar om Morgenen Klokken henad 8 fandt der i Nordsøen paa omtrent $55^{\circ} 15' N.$ Br. og 6°Ø. Lgd. et Sammenstød Sted mellem den tyske Fiskedamper »Præsident Rose«, der kom fra sit Hjemsted Bremerhaven

for at gaa paa Fiskefangst i Nordsøen, og den russiske Fragtdamper »Belorossia«, der fulldastet var kommen gennem Kanalen og skulde til Kjøbenhavn. Fiskedamperen, der maaler 44,38 Netto Reg.-Tons, havde forladt Bremerhaven den foregaaende Eftermiddag ved 3-Tiden og styrede efter Dagbogens Udvisende N. t. V. $\frac{1}{2}^{\circ} V$; dens Fart angives til c. 7 Knob. »Belorossia«, der var paa 2,202 Netto Reg.-Tons, styrede efter sin Dagbogs Udvisende N. 48°Ø. med en Fart af c. 5 Knob. Vinden var østlig og ret stærk, Søen var svær, og det var skyet men fyrklart. Kl. 6 om Morgenen havde Kaptajnen paa »Præsident Rose« overgivet Vagten til Bedstemanden med Ordre til at holde den foran angivne Kurs. Foruden Bedstemanden var der kun en Rorgænger paa Dækket, idet en Mand, der havde haft Udkig, var gaaet ned for at spise Frokost. Rorgængerens opholdt sig i et lukket Styrehus. Paa »Belorossia« havde 2den Styrmand Vagt paa Broen, medens Kaptajnen opholdt sig i Bestiklukafet. Paa Broen befandt sig endvidere en Rorgænger og en Udkigsmand. Ved Sammenstødet, som fandt Sted paa den Maade, at »Belorossia« med sin Stævn ramte »Præsident Rose« midtskibs paa Bagbords Side og senere nogle Steder agten for midtskibs, fik »Belorossia« kun en mindre Beskadigelse, medens »Præsident Rose« blev læk. Det viste sig dog, efter at man havde kastet en Del Kul fra Bagbords Bunker, at man kunde holde Vandet nede ved at pumpe og øse. Efter at en anden, det samme Rederi tilhørende Fiskedamper, »Roland«, var kommen til Stede, fortsatte »Belorossia« sin Rejse, medens »Præsident Rose« gik tilbage til Bremerhaven ledsaget af »Roland«. Da »Belorossia« kom til Kjøbenhavn, aflagdes der den 7. Januar Søforklaring for nærværende Ret. »Præsident Rose«s Besætning aflagde den 9. Januar en foreløbig Søforklaring i Bremerhaven og den 23. s. M. en nærmere Forklaring for Bremerhaven Secamt. Nogle af »Belorossia«s Besætning har under et senere Ophold her i Byen den 4. Maj d. A. afgivet en nærmere Forklaring her ved Retten.

Under de her afgivne Forklaringer har Udkigsmanden om Bord paa »Belorossia« forklaret, at han en god halv Time før Kollisionen opdagede Fiskedamperens hvide Topplanterne, og at han straks gjorde 2den Styrmand opmærksom derpaa. Baade han og 2den Styrmand har forklaret, at det hvide Lys, da de fik det at se, saas agten for tværs. Medens Rorgængerens, der aldrig havde sejlet til Søs før November 1909, ikke kunde give nogen nærmere Forklaring om den Retning, i hvilket Lyset oprindeligt saas, gjorde Styrmanden gældende, at han oprindeligt havde set det $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs. Han maatte dog erkende, at han ikke havde pejlet Lyset, og at hans Angivelse af oprindeligt at have set Lyset saa langt agten for tværs var bygget paa et Skøn og paa, hvad han efter Kollisionen havde ment at erindre. 2den Styrmand har videre forklaret, at han efterhaanden saa det fremmede Skib komme nærmere og nærmere, at det efterhaanden kom mere tværs, og at det røde Lys kom i Sigte, da Skibet omtrent var tværs. Da Skibene stadig nærmede sig hinanden, besluttede han sig paa et Tidspunkt, da han havde den røde Lanterne en Smule foran for tværs, til at dreje til Bagbord for at undgaa Kollision. Efter hans Mening var Skibene da højst en Sømil fra hinanden. Han havde fra det Øjeblik, han saa det røde Lys, anset det for sin Pligt at gaa af Vejen for den anden Damper, og naar han gav Ordre til at dreje til Bagbord, var det, fordi han da ansaa det for farligt at dreje til Styrbord. Da »Belorossia« ikke vilde lystre Roret, fordi den daarligt drejede bort fra Vinden, gav han en 5—6 Minutter efter, at han havde givet den forrige Ordre, Ordre til at dreje til Styrbord, samtidig med at han slog »Bak« med Maskinen. »Belorossia« løb op i Vinden, og Kollisionen fandt Sted. Styrmanden har forklaret, at »Belorossia«, der var fulldastet, havde noget vanskeligere ved i en Storm, som det den Gang var, at dreje fra Vinden end mod Vinden. Skibet havde Vinden og Søen ind paa Styrbords Bov. I godt Vejr lystrer Skibet godt, i daarligt

Vejr ikke godt, men girer noget. Styrmanden har erkendt, at han ikke har givet noget Fløjtesignal for de forskellige Manøvrer, han foretog.

Under den første her afholdte Søforklaring blev det omtalt, at Kokken paa Fiskedamperen, der en Tid havde været om Bord paa »Belorossia«, havde udtalt, at alle Mand paa Fiskedamperen havde været under Dækket med Undtagelse af den Mand, der stod paa Dækket i et lukket Styrehus.

Efter de i Bremerhaven afgivne Forklaringer synes man om Bord paa »Præsident Rose« at have opdaget »Belorossia«s Lanterner betydelig senere, end man fra »Belorossia« opdagede »Præsident Rose«s. Efter dennes kortfattede Dagbog og Bedstemændens Forklaring fik denne sidste først Øje paa »Belorossia«s hvide Lys c. 4 Streger foran for tværs i en Afstand, som han gissede til et Par Sømil, og straks efter saa han tillige den fremmede Dampers grønne Lys. Efter hans videre Forklaring saa han senere inden Sammenstødet det røde og tilsidst igen det grønne. Han har endelig forklaret, at Kursen N. t. V. $\frac{1}{2}^{\circ}$ V. blev holdt lige indtil Kollisionen, idet han stadig haabede at komme forbi Dampere. Hans oprindelige Forklaring gik ud paa, at han hele Tiden ikke havde været fra Broen, men da Kokken havde forklaret, at han havde set Bedstemændens i Frokosttiden komme ned i Kabinen, indrømmede han, at han vel havde været nede for at skænke sig en Kop Kaffe, men kun været et Par Minutter borte fra Broen. Den Mand, der havde Roret i Kollisionøjeblikket, har edelig forklaret, at han efter Bedstemændens Paalæg vedblivende holdt den foran angivne Kurs. Han har nærmere forklaret, at han kom paa Broen, nogen Tid før Kollisionen, at Bedstemændens da opholdt sig paa Broen, at han først saa hvidt og grønt, men at den russiske Dampers sluttelig viste sit røde Lys og saa paasejlede »Præsident Rose«. Kaptajnen, som kom op paa Dækket efter Kollisionen, forklarede, at Bedstemændens paa hans Spørgsmål: »Mand, hvordan er det gaaet til?« svarede, at det vidste han ikke.

I den Kendelse, som das Seeamt, der havde modtaget Afskrift af den her afholdte første Søforklaring, afsagde umiddelbart efter den i Bremerhaven afholdte Søforklaring, udtalte das Seeamt, at Sammenstødet maatte betragtes som forårsaget af »Belorossia«, der ikke rettidig havde efterkommet den i Søvejsreglernes Artikler 19 og 23 paahvilende Pligt til at gaa af Vejen og imod sammes Artikel 28 ikke havde givet Rorssignaler. Das Seeamt mente ikke, at der kunde tillægges Fiskedamperen nogen Skyld i Kollisionen.

Citaten Rederiet Hochseefischerei Bremerhaven, A/S. i Bremerhaven, har derefter anlagt denne Sag mod Firmaet C. K. Hansen, der har indestaaet for Betalingen af det Beløb, som »Belorossia« ved nærværende Ret maatte blive dømt til at betale. Citaten har paastaet sig tilkendt et Beløb af ialt Mk. 20,854.20 med Renter og Sagens Omkostninger. Beløbet udgør dels Udgifterne ved »Præsident Rose«s Reparation, Mk. 10,024.80, dels Erstatning til Fiskedamperen »Roland« for dens Assistance, 4,000 Mk., dels Erstatning til »Præsident Rose« for Tab af Tid til Fiskefangst m. m. i 25 Dage à 245 Mk. med ialt 6,125 Mk., dels forskellige mindre Udgifter til samlet Beløb Mk. 704.40.

Firmaet C. K. Hansen har under Hensyn til samtlige foreliggende Oplysninger ikke ment at kunne bøje sig for den af das Seeamt afsagte Kendelse, men har hævdet, at Skylden for Sammenstødet ligger hos »Præsident Rose«, og har derfor i Hovedsagen paastaet sig frifunden og under en Kontrasag paastaet Hovedcitaten dømt til at betale Omkostningerne ved Reparationen af Skaden paa »Belorossia«.

Striden mellem Parterne drejer sig navnlig om, hvorvidt Skibene, som af det tyske Seeamt antaget, maa betragtes som Skibe, hvis Kurser skar hinanden, saaledes at det efter Søvejsreglernes Art. 19 var »Belorossia«, der skulde gaa af Vejen, da det havde det andet Skib paa sin

Styrbords Side, eller om »Præsident Rose« maa betragtes som det indhentende Skib, der efter Art. 24 havde Pligt til at gaa af Vejen. Den for Kontracitanten mødende Sagfører har henvist til Reglen i nævnte Artikel 24 om, at ethvert Skib, der er mere end to Streger agten for tværs af et andet (som altsaa om Natten er ude af Stand til at se det andet Skibs Sidelys), skal anses som et indhentende Skib, og at ingen paafølgende Forandring i de to Skibes Retning imod hinanden skal befri det fra dets Forpligtelse til at holde sig fri af det indhentede Skib, førend dette er helt passeret og klarert. Den paagældende Sagfører har dels henholdt sig til den af »Belorossia«s Styrmand afgivne Forklaring, hvorefter han oprindeligt fik det andet Skib at se i en Retning af $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs, dels henholdt sig til den af »Præsident Rose«s Bedstemænd afgivne Forklaring, hvorefter denne først har faaet »Belorossia«s hvide Lys i Sigte omtrent samtidig med, at han ogsaa har faaet dens grønne Lys i Sigte, noget vedkommende Sagfører under Hensyn til, at det hvide Lys under normale Forhold er synligt i længere Afstand end det grønne, tager som et Bevis for, at Fiskedamperen agten fra er kommen ind i »Belorossia«s Top- og Sidelanterners Synsvinkel. Han har hævdet, at alt tyder paa, at der ikke har været ordentligt Udkig paa Fiskedamperen, men at ikke blot Udkiggen, men ogsaa Bedstemændens en Del af den Tid, hvorpaa det kom an, har været nede for at faa Frokost. Han har som et yderligere Bevis for, at Bedstemændens ikke har passet sine Sager, henvist til det konfuse Svar, han gav Kaptajnen.

Hovedcitantens Sagfører har hævdet, at det er ganske umuligt, at »Belorossia«s Styrmands Forklaring, hvorefter Fiskedamperen oprindeligt var set i en Retning af $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs, kan være rigtig, idet en simpel Afsætning af de paagældende Retninger og Vinkler viser, at et Skib, der gaar i en Retning af N. t. V. $\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og som støder sammen med et Skib, der gaar N. 48° Ø., overhovedet aldrig før Kollisionen kan være set fra det sidstnævnte Skib $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs. Han har derfor hævdet, at Fiskedamperen aldrig kan have været saa langt agten for tværs, at den efter Søvejsreglerne kan betragtes som det indhentende Skib.

Kollisionsstedet ligger i en Retning af Kanalen, der svarer til den Kurs N. 48° Ø., »Belorossia« angives at have styret, og det ligger ogsaa omtrent i (oven i Købet noget vestligere end) den Retning af NV. $\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Ydre-Wesers Fyrskib, som »Præsident Rose« angives at have styret, lige siden den passerede dette Fyrskib.

Hvis de angivne Kurser virkelig, som af begge Parter edelig forklaret, har været holdt og holdt nøjagtig, er det ganske vist ikke tænkeligt, at »Belorossia« noget Øjeblik har haft »Præsident Rose« $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs. Da derhos Pejlingen af Skibe, der nærmer sig hinanden, saaledes at det ender med et Sammenstød, vedblivende maa være omtrent den samme, saa længe begge Skibe hver for sig holder deres Kurs og Fart, er Styrmandens Forklaring om, at han, som senere saa »Præsident Rose« tværs og foran for tværs, oprindeligt havde den $2\frac{1}{2}$ Streg agten for tværs, i og for sig ganske usandsynlig.

Der kan saaledes ikke være Tale om paa Grundlag af Styrmandens paa et løst Skøn og ikke paa en virkelig Pejling byggede Forklaring at anse det for sandsynliggjort end sige godtgjort, at »Præsident Rose« nogensinde har været saa langt agten for tværs, at det kan betragtes som det indhentende Skib. Den Omstændighed, at Bedstemændens paa »Præsident Rose« ikke havde set »Belorossia«s hvide Lys ret længe, før han saa det grønne, er intet Bevis i saa Henseende. Hertil kommer den — af das Seeamt fremhævede — afgørende Betragtning, at man fra »Præsident Rose« i ethvert Tilfælde ikke har haft nogen Mulighed for at øjne »Belorossia«, før man fik dens Toplanterner i Sigte, og før Skibene altsaa var i en saadan Stilling til den, at Artiklen maa være anvendelig.

Baade »Belorossia«s Styrmand og »Præsident Rose«s Bedstemand har jo ogsaa handlet paa Grundlag af den Opfattelse, at det var »Belorossia«, der skulde gaa af Vejen, og at »Præsident Rose« skulde holde sin Kurs og Fart. Havde »Belorossia«s Styrmand ment, at »Belorossia« var at betragte som et indhentet Skib, burde han have holdt sin Kurs og Fart og undladt de Manøvrer, han foretog, og uden hvilke Kollisionen mulig var undgaaet.

At der ikke fra »Præsident Rose« har været holdt særlig godt Udkiig, er højst sandsynligt efter det foreliggende, men det kan ingen afgørende Betydning faa i nærværende Tilfælde, hvor »Belorossia« dog utvivlsomt er opdaget i god Tid.

Retten maa saaledes ligesom det tyske Seeamt gaa ud fra, at Skibene har nærmet sig hinanden paa en saadan Maade, at det efter Søvejsreglernes Artikel 19 har været »Belorossia«s Pligt at gaa af Vejen i rette Tid, medens det har været »Præsident Rose«s Pligt at holde sin Kurs og sin Fart. Hele Skylden for Sammenstødet maa saaledes tilskrives »Belorossia«, og dette Skibs Rederi vil have at erstatte »Præsident Rose«s Rederi hele den af Sammenstødet flydende Skade. Med Hensyn til Skadens Størrelse har Kontracitanten, der iøvrigt ikke i saa Henseende har gjort nogen Indvendinger af Betydning, i alt Fald paastaet sig fritaget for at betale de to foran opgivne Beløb paa 4,000 og 6,125 Mk. Hovedcitanten har ment, at det første af disse Beløb passende maatte tilkomme »Roland« — der forsinkedes i to Dage ved at ledsage »Præsident Rose« hjem — som Bjergeløn, og har til Støtte for Beregningen af det sidstnævnte Beløb, fremlagt Afregninger, hvoraf det skulde fremgaa, at forskellige andre Fiskedampere af samme Størrelse har haft en Fortjeneste ved deres Fisketure, som regnet ud pr. Dag udgør godt og vel de oven anførte 245 Mk., som de har lagt til Grund. Da det imidlertid af »Præsident Rose«s Søforklaring fremgaa, at Mandskabet i alt Fald for en Del har været afmønstreret, da det af de fremlagte Afregninger ses, at de paagældende Beløb er Bruttofortjenesten (hele Indtægten ved Salget af den fangede Fisk), da der altsaa herfra burde drages Udgifter til Kul, Proviant og Hyre, og da Hovedcitanten intet har gjort for at oplyse Størrelsen af disse Omkostninger, vil Retten ikke for »Præsident Rose«s Vedkommende kunne lægge den af Hovedcitanten anlagte Beregning af Fortjenestetabet til Grund. Da der ikke er oplyst noget hverken om tyske eller russiske Retsregler paa det omspurgte Omraade, har Retten derfor intet andet Maal for den Erstatning for Tidstab, der passende kan tilkomme »Præsident Rose«, end den af den danske Sølov opstillede Normalsats for Liggedagspenge 40 Øre pr. Dag pr. Netto Reg.-Ton eller for 25 Dage Kr. 443.80 eller Mk. 499.28. For »Roland«s Vedkommende findes Hjælpen ikke at kunne betragtes som Bjergning, men der findes for den for »Roland« bevirkede Forsinkelse at tilkomme Rederiet en Erstatning, der passende kan bestemmes til 1,000 Mk. Der vil heretter være at tilkende Hovedcitanten hos Kontracitanten Mk. 12,228.48 med Renter som paastaet, og i Kontrasagen vil Hovedcitanten være at frifinde.

Sagens Omkostninger findes Kontracitanten efter Omstændighederne at burde betale Hovedcitanten med et Beløb, der under Hensyn til alt foreliggende findes at burde bestemmes til 400 Kr.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

har udsendt sin aarlige Rapport, omfattende Selskabets Virksomhed fra 1ste Juli 1910 indtil 30te Juni 1911.

Heraf fremgaa, at der paa sidstnævnte Dato i Selskabet var klassificeret 10,400 Koffardskibe, næsten ude-

lukkende bygget af Staal eller Jern, med en samlet Drægtighed af over 21 Millioner Tons.

I det forløbne Aar klassificeredes i Selskabet 544 Dampskibe og 72 Sejlskibe med en samlet Tonnage af henholdsvis 1,089,123 og 9,353 Tons. Efter Fradrag af c. 400,000 Tons Dampskibe og c. 110,000 Tons Sejlskibe, strøgne af Klassen paa Grund af Forlis, Ophugning o. l. fremviser Klassificeringen en Forøgelse i Dampskibsflaaden af c. 600,000 Tons, medens Nedgangen i Sejlskibsflaaden er fortsat med c. 100,000 Tons.

Af Nybygningerne var c. 65 pCt. for engelske Redere, medens c. 35 pCt. byggedes for Rederier udenfor England. Nedenstaaende Tabel udviser Tonnagen af de i hvert af de sidste ti Aar i Selskabet klassificerede Skibe.

	Damp.	Sejl.	Ialt.
1901—02	1,381,750	43,666	1,425,416
1902—03	1,182,265	68,155	1,250,420
1903—04	1,051,960	27,095	1,079,045
1904—05	1,189,769	11,058	1,200,827
1905—06	1,408,579	4,066	1,412,645
1906—07	1,470,312	14,410	1,484,722
1907—08	1,147,547	4,244	1,151,791
1908—09	845,719	9,265	854,984
1909—10	923,703	6,243	929,946
1910—11	1,089,123	9,353	1,098,476

Selskabets reviderede Byggeregler for Staalskibe, som traadte i Kraft i Juni 1909, møder fremdeles Anerkendelse fra Redernes og Skibsbyggeres Side, hvilket fremgaa af, at der efter Reglernes Fremkomst af Selskabet er approberet Tegninger paa Skibe repræsenterende over 3½ Million Tons.

I forrige Aarsrapport berørtes Spørgsmaalet om Eksplosionsmaskinens Anvendelse i større Skibe. Siden den Tid har Selskabets Overingeniør Mr. Milton besøgt en stor Del af de Fabrikanter paa Kontinentet, som specielt havde lagt sig efter denne Form af Maskiner til Skibsbrug, blandt hvilke ogsaa var A/S. B u r m e i s t e r & W a i n. De Oplysninger og Erfaringer, som Mr. Milton herigennem indvandt, fremsatte han i en Afhandling om Diesel Maskiner i søgaaende Skibe, som oplæstes i et af Møderne i Institution of Naval Architects, og som modtoges med stor Interesse.

I Betragtning af Sagens Vigtighed lod Lloyd's Committee Afhandlingen med den paafølgende Diskussion trykke og vil med Fornøjelse forsyne Redere og andre i Sagen interesserede med et Eksemplar ved en Henvendelse derom til Sekretæren.

I Løbet af Aaret har Skibene »Vulcanus« og »Holzapfel I«, begge bygget til Lloyd's højeste Klasse, begyndt deres Virksomhed. Sidstnævnte Skib er forsynet med Sugegas Maskiner, med Anthracit Kul som Brændsel. Den forholdsvis lille Maskine arbejder med stor Omdrejningshastighed og er ikke omstyrbar, d. v. s. den arbejder kun i en Retning. Maskinens Kraft overføres til Skruerakslen ved en hydrodynamisk Transformator, ved Hjælp af hvilken Skruerakslen kan slaas »Bak«, ligesom ogsaa dens Omdrejningshastighed reduceres. Maskinanlægget har vist sig at være økonomisk i Retning af Brændselsforbrug, og man følger med stor Interesse de Erfaringer, som indvindes gennem denne Maskines Virksomhed.

»Vulcanus«, paa 1,179 Brutto Reg.-Tons, er forsynet med to Takts Diesel Maskine og anvender tunge Oljer til Forbrænding. Skibet har gjort flere korte Rejser og har for nylig fuldført en Rejse fra Rotterdam til Sortehavet og tilbage. I dette Tilfælde har de gode økonomiske Resultater, som opnaaedes under Prøverne, vist sig ogsaa at holde Stik overført i Praxis, og Maskinen har, ogsaa hvad længere Rejser angaar, vist sig at være paalidelig.

For Øjeblikket bygges tolv Koffardskibe med Oljemaskiner til Lloyd's Klasse. Det største bliver paa over 8,000 Brutto Reg.-Tons og fem af de øvrige paa 4,500 Brutto Reg.-Tons og derover. De fleste af disse Skibes Bevægkraft bliver store Diesel Maskiner, som bygges under

Tilsyn af Selskabets Ekspert. Et Sæt Maskiner af dobbeltvirkende to Takts Type er allerede monteret i Byggenes Værksted og underkastes indgaaende Prøver, forinden de placeres om Bord i Skibet. De øvrige Maskiner bliver alle enkeltvirkende og omfatter baade to Takts og fire Takts Systemet. De Erfaringer, som indvindes ved disse Maskiners Virksomhed, vil i en væsentlig Grad bidrage til at afgøre, hvilken Type der er bedst tjenlig til Skibsbrug. Det kan her bemærkes, at Diesel Maskinerne til Østasiatisk Kompagnis to ny Skibe, under Bygning hos A/S Burmeister & Wain, er enkeltvirkende fire Takts Maskiner, af hvilke det første Sæt paa 8 Cylindre i de nærmeste Dage vil være færdigt til Igangsætning i Værkstedet.

Af Aarels klassificerede Nybygninger var 54 paa over 5,000 Tons og 5 var over 10,000 Tons. For Øjeblikket er der 11 Dampere paa over 10,000 Tons under Bygning til Lloyd's Klasse, hvoraf det største »Aquitania« til Cunard Linien bliver paa 45,000 Tons.

Efter Isherwood's System med langskibs Spanter er der hidtil bygget 38 Skibe, endvidere er der for Tiden 34 under Bygning, alle til Lloyd's Klasse. De Material-Dimensioner, som approberes i de Isherwoodske Skibe svarer i Styrke fuldtud til Lloyd's Registers Standard Dimensioner.

Den voksende Tilbøjelighed til at simplificere Skibene ved at indføre større Spanteafstand, at afskaffe Last-Stringers samt gøre Ballast Tankene i Bunden lettere tilgængelige har Lloyd's Registers fulde Opmærksomhed, og Selskabets Teknikere er altid villige til at imødekomme Rederes og Skibbyggeres berettigede Ønsker i disse og andre Retninger.

Lloyd's Register har i det forløbne Aar approberet Planer til 710 Skibe.

Endvidere har Selskabets Inspektører prøvet 849,305 Tons Staal, hvilket er 89,318 Tons mere end forrige Aar.

319,561 Favne Ankerkæder og 7,626 Stykker Skibsankre er i det forløbne Aar prøvet af Selskabet.

449 Skibe har i det forløbne Aar af Selskabet, i Henhold til Merchant Shipping Act 1894, faaet Lastelinie tildelt.

Den traadløse Telegraf og Undervands Klokke-Signaler finder forøget Anvendelse i Passager Skibene; 1,013 Skibe opføres nu i Registeret som udrustede med Telegraf og 566 med Klokke-Signalapparat.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge viser ikke nævneværdige Forandringer i de hjemmagaende Markeder, som alle uden Undtagelse holder sig støt, især det nordamerikanske, som tog en Række Baade, hovedsagelig for Bomulds-laster. Ogsaa for Timecharter-Tonnage har Markedet ligget godt, saavel i U. S. som her i Evropa, og mange høje Fragter betalles for prompte Dampere. Kulfragterne er meget faste i alle Retninger, og Aarets højeste Rater har i de sidste Dage været betalt, saavel til Middelhavet som til Østersøen. Petersborg er som Følge af det milde Vejr stadig aaben og isfri, saa at denne vigtige Havn fremdeles trækker Tonnage til sig, og dette sliver hele Østersømarkedet af.

Østen. Vladivostok/U. K. Kont. 29/6 pr. November/December. — Christmas Island/Stettin 29/3 pr. Januar. — Saigon/Dunkerque og Liverpool 28/6 for Ris, 29/ Maj, 31/ Mel, November/December Afskibning. — Madras Kysten/Marseille 28/ »net terms, November. — Bombay/U. K.-Kont. (to Havne) 22/ d. w. Basis, November. — Marmagoa/U. K.-Kont. 21/6 d. w. Basis pr. November. — Bombay/Marseille og Hull eller Antwerpen (to Havne) 22/, Option Genua eller Marseille og Liverpool (to Havne) 22/ d. w. Basis, November. — Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K.-Kont. 17/3 (én

Havn), 17/9 (to Havne), Bristol Kanalen 17/6 pr. ultimo December.

Sortehavet. Store Baade sluttedes fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa til 11/ Emden eller Weser, 11/3 Hamburg. — Taganrog, Marianoble eller Berdianski/Leith 14/. — Sulina 11/9 N. C. eller »any«, 12/3 Hamburg. — Azow betalte 12/9 Rotterdam, 13/3 Hamburg. — Donau 14/ N. C. eller »any«, 14/6 Hamburg. — Varna 12/7½ N. C. eller »any«, 13/1½ Hamburg. — Alt pr. November Afskibning.

Middelhavet. Aleksandria/Avonmouth 10/6, Sfax/Birkenhead 7/, Algier/Cardiff 6/ f. d., Glasgow 7/, Benisaf/Newport 6/6, Tyne Dock 8/ f. t., Santander/Rotterdam 6/, Almeria Harbour/Rotterdam 6/9, Huelva/New York, Filadelfia, Baltimore 11/3 f. d. — Alt pr. prompt Afskibning.

Nordamerika. New York/Japan (tre Havne) 29/6 Staalskinner. Kul Filadelfia/Vest Italien 12/3. Wilmington/Liverpool eller Bremen 30/ November/December. Savannah/Liverpool eller Bremen 40/ Bomuld, November. Mobile/Genua og Livorno 97/6, December. Pensacola/Buenos Aires eller La Plata 130/, November/December. Tømmer Golfen/Holland og Greenock 86/3 pr. November. Buenos Aires eller La Plata 127/6 pr. 1.—15. December. Galveston/Liverpool 35/, Bremen 40/, Havre 42/6, Bomuld, pr. November/December.

Sydamerika. San Lorenzo/U. K.-Kont. ekskl. Frankrig 15/ O. C. pr. 1.—29. Februar. Colastine/U. K.-Kont. 16/ O. C. pr. Januar. Bahia Blanca/U. K.-Kont. 16/ O. C. pr. Februar.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes: Petersborg/Tyne 45/ Props, Drammen 33/ Pulpwood, Kronstadt og Petersborg/Leith 35/ D. B. B., Kronstadt/London D. B. og 1/3 Boards. — Libau/Cardiff 1/7½ Havrebasis, Rotterdam 1/ Havrebasis. Rouen 1/6 Havrebasis. — Windau/London eller E. C. 1/7½ Hvedebasis. — Borgå/Antwerpen Fres. 39 D. B. — Syd Finland/Antwerpen Fres. 42 D. B. & B. Åbo/London 30/ D. B. & B. Nørresundet/London 28/ D. B. & B. Söderhamn & Gelle/Portishead 35/ D. B. & B. Sundsvall/London 30/ D. B. & B. Umeå (tre Pladser)/Cardiff 37/6 D. B. & B.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth sluttedes bl. a. Sundsvall Distrikt 5/6 (1,800), Åhus 6/ (1,400), Fairwater 5/9 (1,450), Stettin 6/3 (2,200), Swinemünde 5/9 (1,500), Lübeck 6/3 (2,800), Rouen 6/9 (1,200), St. Nazaire 7/ (2,000), Algier 7/10½ (2,700), Marseille 9/ (2,000), Civita Vecchia 10/6 (3,700), Aleksandria 9/ (5,000). — Hull/Kronstadt 7/6 (3,400), Riga 4/7¼ (3,300), Pernau 6/ (1,500). — Firth of Forth/Königsberg 7/3 (1,350). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Havre 5/10½ (1,400), Bordeaux Fres. 8 (3,400), Algier Fres. 9½ (2,800), Genua 9/6 (2,200), Port Said 8/10½ (6,000), Rio de Janeiro 17/ (5,200), River Plate 17/ (4,000), Rosario 17/6 (4,000).

Fra Sø og Land.

Dræbt ved Ulykkestilfælde. Randers, den 7. November. Matros August Hansen om Bord i Motorskonnerten »Sigrød«, tilhørende Cementfabriken Dania ved Mariager, er i Nat død paa Drammen Hospital efter at være bleven ramt af Motorspillet. Den Afdøde, der er hjemmehørende i Aalborg, efterlader Enke der i Byen. (»Ritz. Bur.«)

Nogle Tal om Sverig. Sverigs største Længde er 1,600 Kilometer. Dets største Bredde er ved Haparanda og udgør c. 400 Kilometer. Bredden over Norrtälje er c. tolv Kilometer mindre. Sverigs Midtpunkt er i den sydlige Del af Jämtland. Det maaler 447,864 Kvadratkilometer. Sverig er større end Danmark, Holland, Belgien, Portugal, Baiern, Württemberg, Sachsen. Grækenland og Serbien tilsammen. Folkemængden er knap 5½ Million, med gennemsnitlig tolv Personer pr. Kvadratkilometer. I Svealand 20, i Götaland c. 35 Personer pr. Kvadratkilometer. Af alle Len er

(Fortsættes Side 675.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Aftaaende i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m).

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2442. Vrag. Knude-Dyb SV. Nordsøen. Forenen af Fiskekutteren »Ragnild« af Esbjerg rapporterer at have observeret en Mast, tilsyneladende fast i et Vrag, 8 Sm SV. fra Knude-Dyb Andvningstønde, der ligger paa 55° 18' N. Br. 8° 21' Ø. Lgd. Vraget vil blive eftersøgt.

2443. Fyrskibene »Graaby« og »Vyl« bortdrevet. Nordsøen. Fyrskibet »Graaby« har sprængt sin Fortøjning og er drevet fra Station. 55° 21' (42") N. Br. 8° 07' (39") Ø. Lgd.

Fyrskibet »Vyl« har sprængt sin Fortøjning og er drevet fra Station. 55° 23' (38") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd.

2444. Belysning upaalidelig. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. »Thyborøn« Lys- og Flojtestønde er slukket, den vil snarest blive tændt. 56° 42' (35") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. Gaasholm Bagfyr og Signalkaaken er bortslykket. Fyret: 56° 43' 13" N. Br. 8° 13' 53" Ø. Lgd.

Man maa indtil videre ikke stole paa, at Thyborøn-Kanal Ledefyr brænder og paa Grund af de sidste Dages stormende Vejr er Forholdene ved Thyborøn-Kanal foreløbig meget upaalidelige. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 110, 111 og 112. Havne-Lods, Side 138, 139 og 140. Fyr-Fort., Side 20 og Nr. 60 a. Søm-Fort., Side 33.)

2445. Klokketønden »Søndre-Flint« inddraget. Sundet. Klokketønden »Søndre-Flint« er inddraget. 55° 35' (53") N. Br. 12° 49' (43") Ø. Lgd. (Se Danske Lods, Side 314.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1528. Kjøbenhavn 1911.)

2446. Lys- og Klokketønde slukket. »Lille-Grund N.«, Fyens-Hoved N. Kattegat. I Følge Telegram fra Forenen af »D. F. D. S.«s Dampers »Store-Bælt« er Lys- og Klokketønden »Lille-Grund N.« slukket. Den vil snarest blive tændt. 55° 39' (40") N. Br. 10° 37' (52") Ø. Lgd.

Kendeligt Træ blæst om. Rørvig. Isefjorden. Det kendelige Piletræ, paa Baglandet, S. for Rørvig By, som benyttes i et af Mærkerne gennem Vester-Løb, Isefjord Munding, er blæst omkuld. Rørvig By: 55° 56' (30") N. Br. 11° 45' (30") Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 517.)

2448. Fyr brændt. Midlertidig Fyr tændt. Llynæs. Isefjorden. Llynæs Havnefyr er brændt. En hvid Lanterne er midlertidig tændt. 55° 56' 28" N. Br. 11° 52' 16" Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 519. Havne-Lods, Side 90. Fyr-Fort., Nr. 468.)

2449. Tønde bortdrevet. Flesen NV. Kvalbø-Fjord. Syderø. Færøerne. I Følge Telegram fra Antmanden over Færøerne er den røde Spidstønde, der ligger 75 m NV. t. V. fra Flesen, Kvalbø-Fjord, drevet bort. 61° 36' (15") N. Br. 6° 54' 20" V. Lgd.

2450. Fyrs Synsvidde. Reykjavik. Island. Reykjavik Lyufyrs Synsvidde og Lys-evne er 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rodt og 5 Sm for grønt Lys. 64° 08' 41" N. Br. 21° 55' 25" V. Lgd. (Kort Nr. 213 og 234. Islandske Lods, Side 56. Fyr-Fort. Nr. 588.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2128. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2451. Redningsstation oprettet. Utlången. Sverig. Ved Utlången Fyr er oprettet en Redningsstation med Baad og Raketapparat. 56° 00' 49" N. Br. 15° 47' 27" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.)

2479. Tønders Betegnelse forandres. Winyah Bay. South Carolina. Den 20de November 1911 forandres Betegnelsen af følgende Tonder: 1) North Jetty. End Spidstønde 2 beaævnes North Jetty End 2 N. 2—5) Spidstønderne: First 2 A, Second 2 B, Third 2 C og Fourth 2 D beaævnes South Jetty Channel 2, 4, 6 og 8. 6) Fifth Spidstønde 2 E beaævnes Junction 10. 7) Sixth Spidstønde 2 F beaævnes Jetty Middle Ground 12. Winyah Bay: 33° 13' N. Br. 79° 19' V. Lgd.

2480. Armærkning forandres. Main Channel. Charleston Harbor. South Carolina. Den 9te November 1911 udlægges Upper Middle Ground Lystønde Nr. 10, der viser rødt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Mærke 2. Sek., i 11 m Vand, S. 14° V. fra Castle Pinckney Møllehoved Fyr og N. 74½° V. fra Fort Sumter Fyr. c. 250 m N. 88° V. fra Tønde 10, der indruges. Battery Point Lystønde ombyttes med en vandret stribet Spidstønde. Fort Sumter Fyr: 32° 45' 11" N. Br. 79° 52' 21" V. Lgd.

Den 25de November 1911 skifter følgende Tønder Betegnelse: 1) Third South Side Stumpstønde 3½ beaævnes North Side 3 A. 2) Fourth South Side Stumpstønde 5 beaævnes South Side 5. 3) Third North Side Spidstønde 6 beaævnes North Side 6. 4) Fifth South Side Stumpstønde 7 beaævnes North Side 7. 5) Sixth South Side Spirtønde 9 beaævnes South Side 9. 6) Inner North Side Spidstønde 8 beaævnes Turn 8. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1500. Kjøbenhavn 1911.)

2481. Tønders Betegnelse forandres. St. Johns River. Florida. Den 20de December 1911 forandres Betegnelsen af følgende Tonder: 1) St. Johns Klokketønde St. J. 1 beaævnes 1 St. J. 2—6) Entrance Shoal Stumpstønde J 3, North Jetty End Spidstønde J 2, South Jetty End Stumpstønde 3 A, Jetty Channel Stumpstønde J 5 og Cross-Over Stumpstønde 5 A beaævnes 3, 2, 5, 7 og 9. St. Johns River: 30° 24' N. Br. 81° 24' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2482. Skær. Horno Rock VSV. Antofagasta. Chile. Et Skær med 7 m Vand ligger 2 Kbl S. 63° V. fra Midten af Horno Rock. Skæret er særligt farlig for Skibe, der nærmer sig Fortøjningstønderne c. 1 Kbl V. for Horno Rock, der ligger paa 23° 37' S. Br. 70° 24' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2483. Miner udlagt. Oplysning om Besøging. Smyrna. Lilleasien. I Følge Meddelelse fra den danske Konsul i Smyrna er der flere Steder i Indløbet til Bugten ved Smyrna udlagt Minor. En Løsdampner med særligt Mærke, paa Masten afriver Assistance til neutrale Skibe. Man har mellem Sohedgang og Solopgang ikke komme Ø. for 26° 54' Ø. Lgd. og efter Solopgang ikke Ø. for Meridianen, der gaar 1½ Sm V. for den ydre Lystønde, 38° 25' 10" N. Br. 26° 58' 05" Ø. Lgd., men alvent Løsdampnerens Komme. Skibe, der ikke følger Løsdampnerens Ordre, udsætter sig paa egen Risiko for Beskadigelse ved Søminer og Beskydning. (Se »Efterretning for Søfarende« Nr. 1217 og 2372. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2484. Grund. Tamatave. Madagascar Ø.-Kyst. En Sandgrund har dannet sig i den S.-lige Del af Grand Reëif. Den strækker sig ud i Passe S. E. de Tamatave indtil 9 m Kurven og ligger til Dels i Pointe Tamo Fyrs hvide Lysvinkel. 18° 09' S. Br. 49° 26' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2485. Fyrs Beliggenhed. Zuid Broeder. Roekan Eilanden. Straat Doerian. Rionw Archipel. Zuid Broeder hvide Blinkfyr staar paa Øens S.-lige Høj. Flammens Højde: 70 m. 0° 32' 32" N. Br. 103° 46' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1861. Kjøbenhavn 1911.)

2486. Rev. Sumatra V.-Kyst. Dogniffen ligger S.-ligere end vist i Kortene. Det S.-lige Rev med 6 m Vand ligger N. 56° V. fra Soemat SV.-Kant og N. 7° V. fra Eiland Talan, paa 2° 40' 36" N. Br. 96° 18' 56" Ø. Lgd.; det N.-lige Rev ligger 600 m N. fra det S.-lige;

2452. Fyr forandret. **Svedudden.** **Stockholm Skærgaard.** I Svedudden Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der lyser fra S. 10° Ø. til Bjørkølandet; Stagen tæt S. for Svedudden Fyr staar i den røde Lysvinkel. 59° 50' 32" N. Br. 10° 05' 06" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 195. Kjøbenhavn 1911.)

2453. Lystønde udlagt. **Stapelhøtten.** **Moonsund.** **Vesterseen.** **Rusland.** **Stapelhøtten** Lystønde, der viser hvidt Lys, er atter udlagt i det N-ligge Indløb til Moonsund, 7¼ Sm N. 32° V. fra Worms Fyr, der ligger paa 59° 02' N. Br. 23° 07' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2126. Kjøbenhavn 1910.)

2454. Taagesignal permanent. **Jærshøft.** **Tyskland.** Taagesignalet med Strøme, Tosted hver i Minut, ved Jærshøft Fyr er nu permanent. 54° 32' N. Br. 16° 32' Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 446. Kjøbenhavn 1909.)

2455. »Jasmund« Fyrskib udlagt. **Taagesignal ophørt.** **Stubbekammer.** **Rügen.** »Jasmund« Fyrskib er nu udlagt. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. Stubbekammer Taagesignal gives ikke saa længe Fyrskibet ligger ude. 54° 34' 15" N. Br. 13° 40' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2140. Kjøbenhavn 1911.)

2456. Vrag borttaget. **Kieler Flod.** Vraget af Partøjet »Thoresen« er borttaget og Vraglystønden er indtaget. 54° 28', N. Br. 10° 21', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2273. Kjøbenhavn 1911.)

2457. »Kalkgrund« Fyrskib udlagt. **Taagesignal med Undervandskløkke.** **Flensborg Fiord.** »Kalkgrund« Fyrskib er atter udlagt. Taagesignal gives nu tillige med Undervandskløkke, 2 Grupper paa Tre-Slag hver 45 Sek., Slag, 3 Sek. Pause, Slag, 3 Sek. Pause, Slag, 6 Sek. Pause, Slag, 3 Sek. Pause, Slag, 3 Sek. Pause, Slag, 27 Sek. Pause. 54° 49' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2142. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2458. Rev. **Risøysund.** **Vesteralen.** **Norge.** Ved Ummaling af den S-ligge Del af Risøysund er der fundet et Rev, der strækker sig over Sundet mellem Hestnes paa N-Siden af Buknesfjorden, paa V-Siden af Hinde, og Folkarnes paa Andø. Revet er c. ¼ Sm langt i NØ-SV og c. 1/2 Sm bredt. Dvinden paa Midten er 3 à 4 m. Paa hver Side af Revet er et c. 200 m bredt Løb med 8 à 9 m Vand. Hestnes: 68° 53', N. Br. 15° 37', Ø. Lgd.

2459. Løb atter aabnet. **Østre Bronnøysund.** **Nordland.** Uddybningsarbejderne mellem Rødsfær og Værholmen er endt og Løbet atter aabnet for Trafikken. Rødsfær Fyr: 65° 28', N. Br. 12° 13', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 871. Kjøbenhavn 1911.)

2460. Grande rapporteret. **Mars.** **Rørvik S.** **Mandalen.** I Kirkesundet, S. for Taarnviken paa S-Siden af Mars, er rapporteret en meget grund Baae, hvor Kortet giver 6 m Vand. 64° 50', N. Br. 11° 12', Ø. Lgd. En lignende Baae er rapporteret i Havnen mellem den N-ligste Buskholm og Ø-kanten af Mars. 64° 50', N. Br. 11° 16', Ø. Lgd. Grundene vil blive undersøgt.

2461. Tønde udlagt. **Vortrapptief.** **Tyskland.** I Vortrapptief er paa V-Siden af Farvandet udlagt en sort Spidstønde. 1. h. 54° 40' 51" N. Br. 8° 15' 27" Ø. Lgd.

2462. Fyr forandret. **Brokloft og Hollerwethen.** **Elben.** Brokloft Fyr er forandret saaledes, at det viser rødt Lys fra S. 17° Ø. gennem S. til S. 7° V. og hvidt derfra, til N. 69½° V. I øvrigt er Fyret uforandret. 53° 51' 34" N. Br. 9° 20' 44" Ø. Lgd. Hollerwethen Fyr er forandret saaledes, at det viser grønt Tre-Blink fra S. til S. 40½° V. og hvidt Tre-Blink derfra til N. 69° V. I øvrigt er Fyret uforandret. 53° 50' 32" N. Br. 9° 21' 23" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1252. Kjøbenhavn 1911.)

2463. Fyr tænkt. **Kühlfleth.** **Elben.** Paa en Dne d'Albe paa Ø-Siden af Kühlfleth Munding er tænkt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 7 Sek., Blink 2 Sek., Merke 3 Sek. Synsvide og Lysevne: 6. Sm. 53° 32' 31" N. Br. 9° 52' 57" Ø. Lgd. Arbejds-fatorerne er indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 496. Kjøbenhavn 1911.)

2464. »Weese« Fyrskib muligvis ikke paa Station. I den første Halvdel af November 1911 ombyttes »Weese« Fyrskib med et Reservefyrskib. Stationen kan muligvis derfor være ubeost i kortere Tid. 53° 54' 18" N. Br. 7° 49' 30" Ø. Lgd.

2465. Lystønder udlagt. **Leiderfyr slukket.** **Dovetiet.** **Norderney.** **Ostfriesische Øer.** I Dovetiet er Lystønderne udlagt. Anduvningsstønden er sort og rød stribet, den ligger paa 53° 44' 35" N. Br. 7° 08' 42" Ø. Lgd. Den indre Lystønde, D.2, ligger paa 53° 43' 41" N. Br. 7° 08' 36" Ø. Lgd.

Dovetiet Leiderfyr er slukket, da Løbet har forandret sig. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 389 og 2204. Kjøbenhavn 1911.)

2466. Belysning forandret. **Harlingen.** **Zuidersee.** **Holland.** Ved Harlingen Havn er Fyrene paa Pælene med Kryds udlagte. Et grønt, fast Fyr er tænkt paa Enden af Sydøem-

ningen, det flyttes efterhånden som Arbejdet skrider frem. En rød Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formkæiser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Merke 3 Sek., er udlagt ud for Havne-mundingen, 80 m NV. fra den yderste Pæl. 53° 10' 33" N. Br. 4° 24' 10" Ø. Lgd. Man maa ikke komme Lihnten: »Lystønderne—Det grønne, faste Fyr« nærmere end 80 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1824. Kjøbenhavn 1911.)

2467. Bemærkning forandret. **Boontjes.** **Zuidersee.** I Boontjes er sket følgende Forandring: 1) Den røde og sorte vandret strøbe Lystønde Nr. 1 er ombyttet med en sort Væger. 53° 07', N. Br. 5° 29' Ø. Lgd. 2) En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formkæiser, er udlagt i 2. m Vand paa 53° 06' 44" N. Br. 5° 22' 06" Ø. Lgd. 3) Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kægle er ikke ombyttet med den sorte Lystønde, som bebudet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2294. Kjøbenhavn 1911.)

2468. »Sandtiet« Fyrskib midlertidig indtaget. **Frankrig.** »Sandtiet« Fyrskib er indtaget paa Grund af Passeljing. Et Reservefyrskib vil blive udlagt. 51° 13' 25" N. Br. 1° 53' 40" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2469. Fyr forandret. **Ouistraham.** **Orne Munding.** **Frankrig.** Den røde Lysvinkel i Ouistraham Fyr er udvidet c. 6°, saa den nu lyser fra Land til N. 35° V. 49° 16' 50" N. Br. 0° 14' 51" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2544. Kjøbenhavn 1910.)

2470. Taagesignal ophævet midlertidig. **Le Four Fyr.** Taagesignalet ved Le Four op-hører midlertidig fra den 6te November 1911. 48° 31' 23" N. Br. 4° 48' 16" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2471. Bemærkning forandret. **Passé du Sud.** **Lorient.** **Frankrig.** I Passé du Sud er foretaget følgende Forandring: 1) Den røde Spirtønde med Kægle, Les Bastresses Sud, er ombyttet med en rød Klokketønde, der ligger 300 m SSW-ligere, paa 47° 40' 48" N. Br. 3° 22' 07" V. Lgd. 2) Den røde Spirtønde med Kægle, Les Bastresses Nord, er flyttet 200 m SSV, i, til 47° 41' 09" N. Br. 3° 22' 13" V. Lgd.

2472. Fyr tænkt. **Escoumains.** **River St. Lawrence.** **Canada.** Ved Gouvernements-værftet paa S-Siden af Escoumains Bay er tænkt et hvidt, fast Fyr. 48° 20' 45" N. Br. 69° 23' 35" V. Lgd.

2473. Fyrs Beliggenhed. **Hall Harbour.** **Bay of Fundy.** **Nova Scotia.** Hall Harbour Fyr ligger paa 45° 12' 07" N. Br. 64° 36' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1924. Kjøbenhavn 1911.)

2474. Tøndes Beliggenhed. **Hat Island Ledje.** **Jericho Bay.** **Maine.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Hat Island Ledje Tønde 2 ligger ¼ Sm SV-ligere end vist i Kortet. Plad-sen i Kortet: 44° 08' 32" N. Br. 68° 30' 49" V. Lgd.

2475. Fyr tænkes. **Three Mile Harbor.** **Gardiners Bay.** **Long Island Sound.** Den 1ste Juni 1912 tænkes et rødt, fast Fyr paa Bølgebryderen ved Indløbet til Three Mile Harbor, S. 28° V. fra Kanten af Crow Head og S. 12° Ø. fra Orient Point Fyr. Drenedelt: 1ste Juni—1ste November. 41° 02' 15" N. Br. 72° 11' 20" V. Lgd.

2476. Tønder flyttet. **Ambrose Channel.** **New York Lower Bay.** I Ambrose Channel er følgende Tønder flyttet og ligger nu: Ambrose Channel Entrance Lys- og Fløjttønde I A C E, S. 72½° Ø. fra Romer Shoal Fyr og S. 19½° Ø. fra Centennial Tower, Coney Island. Ambrose Channel Lystønde 3 A C, henholdsvis S. 75° Ø. og S. 14° Ø. fra samme Punkter, Lystønde 5 A C, henholdsvis S. 77½° Ø. og S. 7° Ø. fra samme Punkter, Lystønde 7 A C, henholdsvis S. 83¼° Ø. og S. fra samme Punkter, Lystønde 9 A C, henholdsvis S. 87° Ø. og S. 4½° V. fra samme Punkter, Lystønde 11 A C, N. 17½° Ø. fra North Hook Baakfyr og N. 87½° Ø. fra Romer Shoal Fyr, Spirtønde 13 A C, henholdsvis N. 5½° Ø. og N. 62° Ø. fra samme Punkter, Lys- og Fløjttønde 15 A C, S. 30° V. fra Centennial Tower og S. 59° Ø. fra West Bank Fyr, Spirtønde 17 A C, henholdsvis S. 37¼° V. og S. 68° Ø. fra samme Punkter, Lys- og Fløjttønde 19 A C, henholdsvis S. 44½° V. og S. 88° Ø. fra samme Punkter. Ambrose Channel: 40° 30' N. Br. 74° 00' V. Lgd.

2477. Dynde attaget. **Ricards Channel.** **Cape May Channels.** **Delaware Bay.** **Entrance.** Dybden i Ricards Channel, mellem Crow Shoal og Mummy Shoal, er kun 4 s m i Nørsteden af Crow Shoal Tønde, der ligger paa 38° 56' 57" N. Br. 74° 59' 35" V. Lgd.

2478. Fyr tænkt. **Chuckatuck Creek.** **James River.** **Chesapeake Bay.** Paa en Baale i 1. m Vand ved Indløbet til Chuckatuck Creek er tænkt et hvidt, fast Fyr. S. 47° V. fra Candy Island høje Kaut og N. 62½° V. fra Nausmond River Fyr. 36° 56' 00" N. Br. 76° 29' 20" V. Lgd.

et Rev med 2,2 m Vand ligger 400 m NØ. fra det S.-lige Rev og et Rev med 1,5 m 800 m ØNØ. fra det S.-lige Rev. Revene har en Udstrækning af 230 à 310 m.

I Loegoe Ama Siango er der kun 4 m Vand, hvor Kortet angiver 11 m; Karaang, der er angivet som 0,6, er kun en tørfaldende Sten. Mellem disse 2 Rev er der 20 à 30 m Vand og uden om dem 40 à 50 m.

I Telok Dalam, 2° 40' N. Br. 96° 10' Ø. Lgd., er fundet følgende Rev: 1) Et Rev med 8,4 m Vand i det 800 m brede V.-lige Indløb til Bugten, midt imellem Øen Lampau og den lige over for liggende Punt. 2) Et Rev med 8,4 m Vand 640 m Ø. fra S.-Pynnten af Lampau. 3) Et Rev med 1,5 m Vand ligger 1.900 m S. 44° Ø. fra Højen Languen. i samme Retning fra Højen ligger der en tørfaldende Sten, hvor Kortet angiver 5,6 m Vand. 4) en tørfaldende Sten ligger 1.110 m S. 44° V. fra P. Baloeng. 5) Et Rev med 1,2 m Vand ligger 2.590 m S. 85° V. fra samme.

NV-Spidsen af Revet mellem Telok Dalam og Øen Pinang ligger N. 26° Ø. fra Højen Langen og N. 64° Ø. fra Lampau N.-Punt, herfra strækker Revet sig med meget lidt Vand i SV-lig Retning til Kysten.

Et Rev med 9,4 m Vand i 32 à 45 m Dybde ligger 900 m N. 10° Ø. fra N.-Pynnten ved Indløbet.

1.000 m S. 45° fra Øen Mendanga er i 32 à 40 m Dybde et Rev med 3,7 m Vand. 2° 30', N. Br. 96° 27' Ø. Lgd. 180 m S. 30° Ø. fra Øen Pandan Ø.-Punt er i 15 à 40 m Dybde et Rev med 5 m Vand. 2° 29', N. Br. 96° 24', Ø. Lgd.

I Loegoe Bigo, 2° 50' N. Br. 95° 55', Ø. Lgd., findes flere Rev, saa store Strækninger ikke kan besjefles.

Indløbet af Bugten SØ for Øen Boenon er lukket af Rev.

I Bugten N. for Kgr. Baba Loegoe ligger 2 Rev med 0,6 m Vand, det V.-lige er afmærket med 2 hvide Baaker med Ballon, det Ø.-lige med 2 sorte Baaker med Kors. Dybden mellem Revene, der ligger 120 m fra hinanden, er 26 à 28 m.

Paa Revet 0: Sm VNV. fra Karaang, paa 2° 49', N. Br. 95° 58', Ø. Lgd., findes 8, m Vand. S. 80° V. fra Hoelawan S.-Kant og S. 69° V. fra Penjoe S.-Punt.

Revet med 0,5 m Vand, der ligger 0,5 Sm NV. fra Karaang, staar i Forbindelse med Revet rundt om Øen.

2487. Rev. Nias S.-Kyst. Sumatra V. Fra S.-Pynnten af Telok Dalam strækker et Rev sig 1.400 m ud i SØ-lig Retning. Paa Yderenden paa 0° 32' N. Br. 97° 50', Ø. Lgd. er der 13 m Vand, mindste Dybde 4, m findes 750 m fra Pynnten.

Et 600 m bredt Rev, der er c. 800 m langt i Ø.-V., er fundet S. for Telok Pohili, 16,5 Kbl S. 41° Ø. fra Noedja S.-Punt. Mindste Dybde er 7, m. 0° 32' N. Br. 97° 49', Ø. Lgd.

2488. Fyr forandret. Boompies-Eiland. Java N.-Kyst. Boompies-Eiland Fyr viser nu hvidt Tre-Lyn hver 15 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 10,5 Sek. 5° 56', S. Br. 108° 22', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2307. Kjøbenhavn 1911.)

2489. Mindre Dybde. Semarang. Java N.-Kyst. Paa Semarang Red er fundet 7,5 m Vand 280 m N. 85° Ø. fra den grønne Lystønde, der vil blive flyttet. Semarang: 6° 58' S. Br. 110° 23', Ø. Lgd.

2490. Mindre Dybde. Tg. Pangka. Westervarwater van Soerabaja. Java N.-Kyst. N. for Tg. Pangka er der paa 6° 52' 04" S. Br. 112° 32' 35" Ø. Lgd. kun 5, m Vand, hvor der skulde være 11,6 m. Grunden tiltager rimeligvis N. efter.

2491. Fyr bygges. Tree Island. Singapore Main Strait. Et Fyr bygges paa N.-Enden af Tree Island Reef. 1° 09' 30" N. Br. 108° 39' 42" Ø. Lgd. (eng. Kort Nr. 2404).

2492. Afmærkning forandret. Tsung Ming Crossing. Yang Tse Kiang. China. I Tsung Ming Crossing er det gamle Løb ikke længere afmærket. Et nyt Løb er afmærket som følger: For Indgangen: 1) Om Styrbord. De røde Lystønder East Entrance og Second Crossing, der ligger henholdsvis 4,5 Sm N. 4° V. og 5, Sm N. 39° V. fra Washaway Baake. 2) Om Bagbord. First Crossing sorte Tønde med Cylinder og West Spit røde og sorte lodret stribede Lystønde, der ligger henholdsvis 4,5 Sm N. 30° V. og 7,5 Sm N. 68° V. fra samme Baake. Tsung Ming Crossing: 31° 29' N. Br. 121° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2069. Kjøbenhavn 1911.)

2493. Fyr tændt. Soya-misaki. Hokushu N.-Kyst. Japan. Paa Kap Soya-misaki er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 76° V. gennem V. N. og Ø. til S. 75° Ø. Flammens Højde: 40 m. Synsvide: 17 Sm. 45° 31' N. Br. 141° 56' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1399. Kjøbenhavn 1911.)

2494. Rev. Noshapp Zaki Fyr N. Hokushu S.-Kyst. Et lille, løst Rev med 5 m Vand ligger c. ¼ Sm N. 9½° V. fra Noshapp Zaki Fyr, der ligger paa 43° 23' N. Br. 145° 49' Ø. Lgd.

2495. Fyr tændt. Kanai Zaki. Shikoku S.-Kyst. Paa Kanai Zaki er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 36° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 82½° V. Flammens Højde: 38 m. Synsvide: 13 Sm. 32° 44' 48" N. Br. 132° 48' 00" Ø. Lgd.

Malmöhus Len tættest befolket med 92 Personer pr. Kvadratkilometer. I Sverig er der c. 125,000 flere Kvinder end Mænd, uagtet der fødes flest Dreng. Stockholms Indbyggerantal er c. 341,800. Sverigs mindste By er Falsterbo med c. 350 Indbyggere. Dets mindste Landkommune er Borrie i Malmöhus Len med 111 Personer paa fire Kvadratkilometer; dets største er Skellefteå Landsforsamling med over 23,000 Personer. Karesuando Kommune (med Juckasjärvi) og Jockmoock er, hvad Arealet angaar, Sverigs største Kommuner. De udgør hver c. 20,000 Kvadratkilometer og er hver især større end Skaane, Halland og Blekinge tilsammen. Karesuando og Jockmoock er tilsammen større end Kongeriget Danmark. Hver af dem er større end Kongeriget Würtenberg. Blandt Sverigs Befolkning er der c. 22,000 Pinner og c. 7,000 Lapper. I Sverig findes der 94 større Byer, 41 Smaabyer, 2,379 Laudkommuner og 1,396 Pastorater (foruden Garnisonsforsamlugerne). I Aaret 1905 udgjorde de offentlige Vejes Længde 59,869 Kilometer, Statsbanernes 4,376 og Privatbanernes 9,255 Kilometer. 1909 bestod Sverigs Handelsflaade af 2,900 Sejlfartøjer med tilsammen 775,902 Tons og 1,211 Dampfartøjer med 583,303 Tons. Samme Aar udgjorde Sverigs Statsgæld 526,430,110 Kr.

(Svensk Export.)

En haard Rejse. Til Queenstown i Irland indkom fornylig det norske Barkskib »Orion« med Sejlene i Laser og hele Besætningen syg af Beri Beri efter et Hundrede Dages Rejse fra en argentinisk Havn. I Queenstown fik Skibet Ordre at sejle til Antwerpen, hvilket imidlertid var umuligt paa Grund af Besætningens Tilstand. Kaptajnen var bleven saa angrebet af Sygdommen, at han, som »Times« meddeler, for en Maanedes Tid siden havde maattet lade Øverstyrmanden tage Kommandoen.

Sejladsen paa Sibirien gennem Ishavet. Sejladsen af Floderne, der falder i Ishavet, er, som bekendt, en Sag, der allerede i forrige Aarhundrede har givet Anledning til megen Omtale, bl. a. ogsaa her i Landet, og fra engelsk Side er der i saa Henseende blevet gjort flere Forsøg, der af og til er bleven kronet med Held, men ogsaa ramt af Uheld.

I Følge »Times« har den engelske Kaptajn Webster i indeværende Efteraar heldigt ført sit Skib »Nimrod« op ad den store Jenissej Flod til Staden Krasnoyarsk, dybt inde i Sibirien i Guvernementet Jenissejsk. Rejsen giver, efter hvad Bladet udtaler,

Haab om, at en af de rigeste Egne i Sibirien vil kunne blive aabnet for lukrativ Handel. Skibe, der kommer dertil med Befolkningens Fornødenheder, vil kunne bringe Hvede, Temmer, Graft, Mika, Kaviar, Vildt, Fisk o. s. v. tilbage.

Haabvarier og Forlis.

Acti v, Jagt af Vejle, fik, medens den laa til Ankers i Thyrsbækbugten, knækket Ankerkættingerne i Stormen og er drevet paa Land.

Anna Breum, Skonnert af Svendborg, er som Vrag inddrevet ved Harboør. Skibet, der var lastet med Fyrretræ, var dødt.

Ellen, Skonnert af Marstal, er den 6. ds. grundstødt udfor Stignæs. Svitzers assisterer.

Ellen, Galease af Tarekov, er paa Rejsen fra Halmstad til Wismar med Træløst strandet paa Sprogø Østrev. Besætningen bjergedes i Land af Bjergningsdampskibet »Helsingør«. Fartøjet laa for Anker under Fyen, men drev i Stormen for begge Ankere. Det er senere drevet af Grunden og strandet paa Agersø.

Ida, Galease af Barth, er drevet paa Land Vest for Cementfabriken Dania ved Hadsund.

London, 3/m. Skonnert af Thuro, har paa Rejsen fra Haderslev til London haft stormende Vejr med svære Søer og har maattet søge ind til Frederikshavn med Skade paa Dæk etc.

Nautilus, Kutter af Finkenwärder, er strandet ndfor Lemvig. Skibet blev kastet saa højt op paa Stranden, at Besætningen ved Hjælp af et Tov kunde naa i Land.

Odin, Dampfærge, har paa sin Rejse fra Nyborg den 6. ds. faaet Skade paa Rorgrejerne og maatte returnere til Nyborg for Reparation.

Petrus, Skonnert af Riga, der, som meddelt, standede ved Myggefjed, er nu Vrag.

Vyl Fyrskib fik i Stormen sine Fortøjninger sprængt. Blaavandsluk fik traadløs Melding om Fyrskibets kritiske Situation. »Vyl«, der har Fører og seks Mand om Bord, er senere indkommen til Esbjerg.

Graadyh Fyrskib fik ligeledes Fortøjningerne sprængt. Transportfyrskibet »Nordsøen« fik det ind til Esbjerg.

2496. Lystønde udlaet. Koshiki-se. Shimoseki Kaiyo. Ved Ø-Tinden af 4. m Stedet NO. for Koshiki-se er i 10 m Vand udlaet en sort Lystønde, der viser grønt, fast Lys. 390 56' 27" N. Br. 130° 55' 56" Ø. Lgd.

2497. Rev. Karimata. Miyako Jima. Paa Karimata Red er fundet et Rev med 3. a m Vand, 4 1/2 Kbl N. l. Ø. 3/4 Ø. fra Irishama Zaki og SO. l. Ø. 1/2 Ø. fra 145-foot Højen paa Karimata. 24° 53' N. Br. 125° 17' Ø. Lgd.

2498. Fyr tændt. Tokitsu Sho. Hoko (Pescadores) Islands. Taiwan Y. Kyst. Paa Tokitsu Sho er tændt et ubevogtet, hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek. Flammens Højde: 55 m. Synsvide: 19 Sm. 23° 15' 39" N. Br. 119° 39' 57" Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2499. Karantænestemmelser. Danmark. — Bari og Tunis er erklæret kolerasmitet. Tyrkiet, undtagen Byerne Konstantinopel og Saloniki, er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N. hejyder: Nyr Kort eller ny Bog; R.: rettet, ny Udgave + annulleret; T.: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

R 2760 Sumatra, England, Oktober 1911.

West Coast. — Aceh head to Ompok bay.

N 69

Trane til Rødsund og Tjeldsund. 1: 50,000. Pris Kr. 1.60.

R 37 a

Østsee, deutsche Küste: Lübecker Bucht. 1: 50,000. Pris 2.20 Mk.

Kalo, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga med Træl- last til Brügge haft haardt Vejr i Nordsøen og maatte returnere til Frederikshavn for at faa Dækslasten omstuvet.

Arken, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Königsherg til Göteborg med Havrelast maattet søge ind til Rønne med Skade paa Takelagen.

Alpha, svensk Skonnert, har paa Grund af uklare Rørkæder været i Kollision med Sydmoen i Rønne Havn og faaet en Del Skade paa Ræling etc.

Domino, Dpsk., ankom til Odense efter en haard Rejse fra Liverpool. En Del Dækslast er gaaet tabt. Skibet fortsat Rejsen til Helsingfors.

Levi, Skonnert af Ommel, er ankommet til Aarhus fra Stettin. Stormen har taget flere af Skibets Sejl.

Olaf Kyrr, Barkskib af Brevik, er antruffen drivende som Vrag i Nordsøen, forladt af Mandskabet.

Lord Byron, græsk Dpsk., er gaaet under i Kanalen, og hele Besætningen, 25 Mand, er omkomne med Undtagelse af 3 Mand, der reddedes af den hollandske Damper »Gratus«.

Gunhild, Dpsk. af Malmø, paa Rejsen fra Kotka til Hon- fleur har i Stormen faaet knækket Fokkemasten og har mistet en Del af sin Dækslast.

Anna, Jagt af Eckernsund, er sunket i Bøgestrømmen. Mand- skabet reddet.

Edith, Skonnert, er strandet ved Hadsund og staar haardt.

Hans, Skonnert af Haderslev, har i Stormen faaet sprængt sine Fortøjninger og drevet paa Land ved Mappendam.

Farnham, Dpsk. af Sunderland, har to Gange forsøgt at til- træde Rejsen fra Frederikshavn til Hull og har begge Gange maattet returnere, sidste Gang med Tab af c. 100 Staudards Dækslast og med oven Bords Skade.

Ariadne, Dpsk. af Hamburg, er paa Rejsen fra Haparanda med Træl- last til Nantes indkommet hertil med Tab af Dækslast og Skade paa Rigningen.

Jupiter, Dpsk. af Flensborg, er paa Rejsen fra Petersborg til Flekkøfjord indløbet hertil med Tab af Dækslast.

Brandenburg 87, Fiskekutter af Emden, er strandet ved Blaavand. Redningsbaaden fik, efter store Anstrængelser, Forhindelse med Skibet og bjergede hele Mandskabet, ialt 12 Mand.

Ragna, Dpsk. af Bergen, indkom hertil paa Rejsen fra Peters- borg med Træl- last. Skibet har i Stormen mistet en Del af Dæks- lasten.

Mette, Skonnert af Troense, har maattet søge Skagen som Nødhavn efter en haard Rejse med Kul fra Wemyss.

Urda, Skonnert af Troense, har, paa Rejsen fra Wemyss med en Ladning Kul, maattet søge ind til Skagen for Storm.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 5./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Galata 8./11. til Bourgh. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Trondhjem 8./11. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 7./11. til Peters- borg. — Antwerpen, Madsen, ank. Galata 7./11. — Arkan- sas, Petersen, ank. hertil 5./11. — Arno, Fischer, ank. Denia 8./11. — Aurora, Gommesen, afg. Riga 8./11. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 8./11. til Riga. — Beira, Lunge, ank. hertil 8./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 1./11. — Chr. Broberg, ank. hertil 9./11. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Königsherg 8./11. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunshüttel 3./11. for Cadiz. — Esbjerg, Struive, afg. her- fra 8./11. til Libau. — Florida, Andersen, afg. London 7./11. til Frederikstad. — Garonne, Kromann, pass. Duugeness 4./11. for Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 31./10. — Hengest, Munk, afg. herfra 9./11. til Riga. — Hjeltn, Hen- riksen, ank. Danzig 8./11. — Jolantha, Rasmussen, ank. hertil 8./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 2./11. — Kentucky, Kyllsbech, afg. Newcastle 6./11. — Kiew, Jørgensen, afg. Peters- borg 4./11. til Antwerpen. — Kursk, Wieneke, pass. Brunshüttel 7./11. for Bordeaux. — Loire, Craignon, ank. hertil 5./11. — Louise, Larsen, ank. London 7./11. — Louisiana, Ørsted, ank. Savannah 30./10. — L. P. Holmblad, Kromann, ank. Peters-

borg 28./10. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 4./11. — Morsø, Nelleman, ank. hertil 4./11. — Nicolai II, Kyllsbech, ank. Petersborg 7./11. — Moskoy, Jon Jonsen, ank. Antwerpen 5./11. — Nordjylland afg. Algier 7./11. til Tunis. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 4./11. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 4./11. — Pennsylvania, Lissner, ank. Göteborg 5./11. — Perm, Gotthardt, ank. Cuxhaven 6./11. — Pregel, Iversen, afg. Trångsund 4./11. — Saga, Wiberg, afg. Catania 8./11. — Saratov ank. Libau 4./11. — Saxo, Müller, ank. hertil 8./11. — Texas, Clauson Kaas, afg. Boston 7./11. hertil. — Thyra, Dam, er ank. hertil. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 3./11. hertil. — United States, Gettsche, ank. hertil 8./11. — Viking, Meyer, ank. hertil 8./11.

Det asiatiske Kompagni. Indien afg. Kjøbenhavn 6./11. — Arabien afg. Vladivostok 8./11. for hjemg. — Kina pass. Gibraltar 3./11. for hjemg. — Siam ank. Antwerpen 9./11. for udg. — Tranquebar pass. Perim 4./11. for hjemg. — Bandon pass. Perim 5./11. for udg. — Bintang pass. Skagen 8./11. for udg. — Chumpon afg. Bangkok 7./11. for hjemg. — Pangan afg. Port Said 6./11. for hjemg. — Samui ank. Kjøbenhavn 5./11. — Cathay ank. Algoa Bay 6./11. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 6./11. for udg. — St. Jan afg. Nørre Sundby 7./11. for udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 2./11. for hjemg.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Petersborg 31./10. — Amalienborg afg. Methil 5./11. — Anna Mærsk ank. Pernau 26./10. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum ank. Cardiff 2./11. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 4./11. — Dansborg ank. Sunderland 1./11. — Elsberg ank. Leith 4./11. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 29./10. — Fredensborg afg. Bremen 3./11. — Frederiksberg afg. Sharpness 4./11. — Guldborg afg. Ghent 3./11. — Gurte afg. Funchal 4./11. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 4./11. — Hundborg afg. Blyth 3./11. — Høneborg ank. Petersborg 4./11. — Jelling ank. Stettin 31./10. — Jomsborg ank. Newport Mon 1./11. — Jungshoved ank. Pensacola 1./11. — Jægersborg ank. Warrington 2./11. — Kallundborg ank. Sunderland 4./11. — Kalø pass. Kjøbenhavn 3./11. — Klampenborg afg. Grangemouth 28./10. — Kronborg pass. Norfolk 30./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg afg. Dakar 30./10. — Marselisborg afg. Amsterdam 4./11. — Næsberg afg. Thamshavn 3./11. — Peter Mærsk afg. Petersborg 5./11. — Rosenborg afg. Grangemouth 4./11. — Silkeborg pass. Skagen 6./11. — Skakkeborg ank. Cardiff 2./11. — Skandorborg ank. Cardiff 30./10. — Skjoldborg ank. Danzig 2./11. — Skodsberg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg ank. Odense 1./11. — Stengelborg ank. Sunderland 3./11. — Stjerneborg ank. Petersborg 5./11. — Søborg ank. Huelva 3./11. — Taarnborg ank. West Hartlepool 4./11. — Tuborg afg. Boness 4./11. — Ulfshøj ank. Aarhus 30./10. — Uranienborg ank. Petersborg 27./10. — Visborg ank. Petersborg 3./11. — Vordingborg ank. London 1./11. — Ørkild afg. Cardiff 5./11.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Kiel 5./11. — Fanny, Eriksen, ank. Middlesbro 7./11. — Lilly, Nielsen, afg. Bilbao 3./11. til Middlesbro. — Alexy, Lorentzen, ank. Grimsby 6./11. — Dagny, Sørensen, ank. Skellofteå 5./11. — Mary, Bang, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 4./11. for Belfast.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Methil 7./11. til Korsør.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 24./10. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./11. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, er ank. Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Dunston 6./11. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Horta 2./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 26./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 5./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Dublin 1./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigouche 21./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 7./11. til Bordeaux.

Vesterhavet. Dagmar, Skou, ank. Königsberg 7./11. — Nora, Lauritsen, afg. Reval 7./11. til Øhrviken. — Hebe, Gregersen, afg. Ghent 6./11. til Jacobstad. — Nerma, Mikkelsen, afg. Gibraltar 6./11. til Nantes. — Inger, Schiff, ank. Valencia 7./11. — Ellen, A. Hansen, ank. Danzig 7./11. — Polly, E. Hansen, ank. Bergen 6./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Almeria 6./11. til Hamburg. — Bodil, Uldall, afg. Rotterdam 5./11. til Passages. — Marie, Jessen, ank. Marseille 5./11. — Nancy, Th. Nielsen, pass. l'Onessant 5./11. for Hamburg. — Nexos, Basse, ank. Raumo 5./11. — Karla, K. Nielsen, ank. Åbo 5./11. — Rigmor, Larsen, afg. Brahestad 5./11. til Alicante. — Johanne, Thøgersen, afg. Lissabon 4./11. til Kjøbenhavn. — Nordsøen, Gram, ank. Malaga 4./11. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 4./11. for Glasgow.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kalundborg 8./11. — Freja, Nielsen, ank. Königsberg 6./11. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 29./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Swinemünde 7./11. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 7./11. — Tyskland, Danstrup, afg. Danzig 6./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, pass. Skagen 6./11. for Boness. — Skinfaxe, Faber, afg. Sarpsborg 9./11. til Grangemouth. — Gulfxæ, Petersen, ank. Petersborg 1./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 5./11. — London, Bom, ank. Petersborg 2./11. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 5./11. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, pass. Kjøbenhavn 7./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Kjøbenhavn 8./11. til Petersborg. — Roma, v. Thun, afg. Kiel 7./11. til Petersborg.

Torm. Sara, Jensen, afg. Windau 4./11. — Helene, Sørensen, afg. Kotka 2./11. — Sjøland, Svarrer, afg. Burntisland 7./11. — Agnete, Dam, afg. London 7./11. — Hermia, Farup, afg. Odense 7./11. — Alice, Jørgensen, afg. Antwerpen 8./11.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Hungerburg 28./10. — Ragnhild, Schultz, ank. Libau 7./11. — Valborg, Hansen, afg. Kiel 8./11. — Gunhild, Hansen, afg. Calais 4./11.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 4./11. — Kronprinsesse Louise, Gislasen, afg. London 8./11. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 3./11.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Libau 5./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Dunkerque 31./10. — Holland, Poulsen, afg. Blyth 7./11. — England, Andersen, afg. Esbjerg 8./11. — Rusland, Bennetsen, ank. Libau 8./11.

Ærs. Energi, Jensen, ank. Sunderland 5./11. — Emanuel, Svane, ank. Blyth 7./11. — Enighedens, Jensen, ank. Faaborg 8./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sundsvall 6./11. — Martha, Christensen, ank. Rouen 5./11. — Elna, Rathje, ank. San Remo 5./11. — Therese, Pedersen, ank. Boness 8./11. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 8./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Rouen 6./11. — Simone, Møller, ank. Stockholm 8./11. — Jeanne, Olseu, ank. Sundsvall 7./11. — Vera, Larsen, ank. Nizza 5./11. — Daisy, Lagesen, afg. Norrköping 8./11. — Annine, Leth, afg. Swansea 4./11. — Kamma, Løffler, ank. Swansea 8./11.

Sejlskibe.

Rønne. Klara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 29./10. — Argus, Holm, ank. Kalmar 31./10. — John Hintze, Kuudsen, ank. Allinge 4./11. (som Vinddriver).

Svendborg. Valkyrien, Hansen, ank. Dysart 1./11. — Haabet, Andreasen, ank. Kristiania 30./10. — Lauritz, Dam, ank. Kjøbenhavns Red 30./10. — Mine, Jørgensen, ank. Lübeck 2./11. — Jens, Jørgensen, ank. Falkenberg 2./11. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Rudkjøbing 3./11. — Olga, Rasmussen, ank. Stettin 3./11. — Flora, Sørensen, ank. Riga 2./11. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Wegesack 3./11. — Koncordia, Henriksen, ank. Dagelykke 3./11. — Magnet, Nielsen, ank. Gefte 3./11. — Venus, Hansen, ank. Fowey 3./11. — Lyø, Jensen, ank. Aarhus 3./11. — Embla, Mikkelsen, ank. Stettin 4./11. — Zenitha, Jensen, ank. Lyngøre 5./11. — Maagen, Jensen, ank. Boston 4./11. — Leif, Andersen, ank. Sunderland 5./11. — Casper, Hansen, ank. Nykjøbing S. 3./11. — Rota, Hansen, ank. Bandholm 7./11. — Roma, Jensen, ank. Kjerteminde 7./11. — Norden, Andersen, ank. Helsingør 7./11. — Emilie, Rasmussen, pass. Helsingør 7./11. — Sophie, Mikkelsen, ank. Lorient 7./11. — Erhardt, Larsen, ank. Helsingør Red 7./11.

Ærs. Claudia, Aaberg, ank. Laguna de Terminos 4./11. — Vigilant, Jacobsen, ank. Queenstown 4./11. for Plymouth. — Majus Bay, Østermann, ank. Riga 4./11. — Søstrene pass. Pauillac 4./11. for Bordeaux. — Laura, Jensen, er afg. Gibraltar til Livorno. — Mathilde, Hansen, ank. Sundsvall 6./11. — Pampa, Svendsen, ank. Kristiania 6./11. — Argus, Jensen, ank. Frederiksstad 6./11. — Nauta, Stærke, er afg. Fogo N. F. til Oporto. — Svanen, Mølleman, ank. Faaborg 7./11. — Kirstine, Rasmussen, ank. Holbæk 7./11. — Diana, Hansen, ank. Kallehave 8./11. — Hansigne, Boye, ank. Stettin 7./11. — Prøven, Schmidt, ank. Stettin 7./11. p. R. t. Jersey. — Alfa, Madsen, pass. Cuxhaven 7./11. for Aracaju. — Norden, Rasmussen, pass. Stettin 8./11. for Wasa. — Hebe, Clausen, afg. Flensborg 8./11. til Nakskov. — Ellen, Lauritsen, ank. Fowey 8./11. — Mette, Poulsen, ank. Skagen 8./11.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 10. November 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, ætostate og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**

I Kommission hos *Tillges Boghandel.*

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 88. Kjøbenhavn, Tirsdag den 14. November 1911. 18. Aarg.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruesaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

C. G. WARBURG.

Consullerende Ingeniør & Havari Expert.

Tilbygning med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.:

WARBURG Lloyds, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead
LONDON

Post-Adr.:

London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

London. N. W.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. N 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Contr. 1220.



„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.
Faaes i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankstølners Eftfng.,
Hr. William Jønsen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uldbundet Ekspil.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6 og 4160.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Køb og Salg

af Sejl- og Dampskibe.
Carl C. Branth,
St. Annæ Plads 16.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Remington,
eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Marstal
Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Prisen er 32 Kr. pr.
Maaned om Sommeren og 35
Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne — Begyndere —
Kokke. 30 Kr. mdl.
Nærmere ved
Vilh. Rasch,
Forstander.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Marstal

Staalskihbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Apparat for
automatisk Frembringelse af Taagesignaler
paa Dampskibe.

Dansk Patent
til Salg hos

LORENTZ NORENBORG,
KRISTIANIA.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssejl-
dug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.



Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.

Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leverer
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: •KAYDYHR.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 14. November 1911.

Stormen. London, 9. November. Den tyske Damp-er »Gretchen Müller« har i Grimsby landsat Styrmanden fra den svenske Bark »Hestia«, der sprang læk under Stormen den 5. ds. og sank den følgende Dag. Kaptajnen og ti Mand sprang over Bord. Styrmanden erklærer at være vis paa, at alle med Undtagelse af ham druknede. Han fik fat paa en Del af Kahytsgulvet og en Skibskiste, og ved at surre disse to Dele sammen, lykkedes det ham at holde sig oppe paa denne Tømmerflaade indtil han 24 Timer senere blev reddet af den tyske Damp-er.

Esbjerg, 9. November. Der er de sidste Dage ble-ven set mange Havarister i Nordsøen, og flere indkommer hertil. I Dag indkom Skonnerten »Confidence« af Thurø med iturevne Sejl og Tab af Dækslasten. Skonnerten hav-de været en Maaned om Rejsen hertil; den skal til Bristol-kanalen.

Karlshamn, 9. November. Den svenske Damp-er »Fal-ster«, der i Dag anløb den herværende Havn for at indtage Kul, har den 6. ds. Sydvest for Gotland bjerget Mand-skabet, fire Mand, fra den tyske Jernkuf »Erna«, der under Stormen var sprungen læk og bleven fyldt med Vand. Paa Grund af den stærke Storm maatte man opgive at tage Skibet paa Slæb. (Ritz. Bur.)

Bugsering gennem Panama-Kanalens Sluser ved Hjælp af elektriske Lokomo-tiver. De Forenede Staters Regering udbyder for Tiden Leveringen af 40 elektriske Lokomotiver, som skal be-nyttes til at slæbe Skibene gennem Panama-Kanalens Sluser ved Gatun, Petro Miguel og Miraflores, fortæller »Shipp. Gaz.«. Skibenes Bugsering gennem Sluserne vil ske med en Fart af to Sømil i Timen, idet de bliver holdt i Kurs ved Hjælp af fire Slæbetov. Naar Skibet ligger i Bassinet foran Sluserne, vil der blive fastgjort fire Slæbe-tov til det, to for og to agter paa hver sin Side. Disse Slæbetov vil føre til Spillene paa fire Slæbe-Lokomotiver, som løber paa Slusemurene, saaledes at de to forreste trækker fremefter og de to bageste følger efter for deres Slæbetov. Der vil blive to Spor, det ene for Bug-seringen og det andet for Lokomotivernes Tilbage-gang. Efter at disse har halet et Skib gennem den sidste Sluseport ind i det foranværende Bassin, vil de skyde deres Slæbetov op og vende tilbage for at afvente et andet Skib, eller de vil tage et Skib, som gaar i den modsatte Retning, med tilbage.

Et stort Sejlskib. I Følge »Das Schiff« bygges der for Tiden et nyt, stort Sejlskib i Frankrig, som snart kan sættes i Vandet. Dets Længde er 131 og Bredden 17½ m. Bæreevnen bliver c. 6,500 Tons. Skibet faar fem Master og bliver forsynet med to Petroleumsmotorer paa 1,800 HK. og to Hjælpekruer samt Maskiner til Betje-ning af Spil m. m., og en Petroleumsmotor til elektrisk Lys.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller. For-svarsministeren har indbudt Medlemmerne af Rigsdagens Finansudvalg til at bese Ingeniør Vogts Pendulpropeller, anbragt om Bord i Skonnerten »Hvalen«, samt til ved samme Lejlighed at bese Orlogsværftets Radiostation. Det er Hensigten at foretage en kort Søtur med »Hvalen«.

Fregatten »Jylland«. Efter hvad »Riget« med-deler, er der fremkommen en Plan gaende ud paa, at »De frivillige Drengforbund« overtager Fregatten »Jylland«,

der saa om Sommeren skal gaa paa Smaatogter i de dan-ske Farvande med Medlemmerne af Forbundene. Saafremt Forhandlingerne fører til et Resultat, vil der blive iværksat en Landsindsamling for at skaffe Penge til Købet af »Jyl-land«.

Underdirektør A. H. M. Rasmussen ved Orlogs-værftet, som er udnævnt til Direktør for Maskinistunder-visningen i Medfør af den ny Lov om Eksaminer for Skibs-maskinister, træder af denne Grund ved December Maa-neds Udgang ud af Søværnets Tjeneste.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 21/1911, afsagt den 11. Oktober 1911. Skibsmægler Herman Andersson af Uleåborg mod C. K. Hansen.

Ved en i Marts Maaned 1909 afsluttet Kontrakt solgte Firmaet Gustav Hägg & Co. af Uleåborg i Finland til Firmaet Ladoga Ltd. i London hele deres Produktion af Aargangen 1909 af visse Trævarer, saaledes at Varerne skulde være fældede i Løbet af Vinteren 1908—1909, og saaledes at Ladoga Selskabet skulde sende Skibe til at modtage Varerne i Uleåborg, hvor Hägg & Co. skulde levere Varerne frit langs Siden af Skibene.

Der opstod senere mellem Parterne en Tvist, som af disse henvistes til Afgørelse ved Voldgift. Voldgiftsdom-meren afsagde den 20. December 1909 en Kendelse, hvori han statuerede, at Citanten endnu skulde betale dels et Beløb af £ 1,468 mod Udlevering af 734 Kubikfavne »Pulpwood«, og dels £ 1,392.14.0 mod Udlevering af 733 Kubikfavne »Pitprops«. Voldgiftsdommeren gik ud fra, at disse Partier laa paa Lager hos Sælgerne. Da Ladoga Selskabet forment, at Hägg & Co. i Virkeligheden kun havde en Del af de omtalte Varer paa Lager, og at en Del af de Varer, de havde til Hensigt at levere, ikke op-fyldte Kontraktens Fordringer, afsløg de at efterkomme Voldgiftskendelsen, og Hägg & Co. anlagde i den Anled-ning Sag imod dem i London.

Den 27. Juli 1910 blev der ved den engelske Ret af-sagt en Dom, hvorefter Ladoga-Selskabet blev dømt til at betale det ved Voldgiftskendelsen fastsatte Beløb, dog saaledes at Dommens Opfyldelse blev stillet i Bero indtil den 1. September 1910, og at i Mellemtiden en af den engelske Dommer udnævnt Mand skulde rejse til Finland for at konstatere, om Hägg & Co. havde det ved Voldgifts-kendelsen omtalte Parti liggende til Købernes Disposition. Efter at den paagældende Person havde været i Finland og havde bekræftet, at et Parti som det omtalte af kon-traktmæssig Beskaffenhed var rede til Levering, kom Sa-gen paany for Retten i London i September 1910. Ladoga Selskabet fremlagde nu forskellige Erklæringer, der skulde bevise, at den Beretning, der var afgivet af den udsendte Person, i Virkeligheden ikke var rigtig, idet der kun var et mindre Restparti tilbage, og opnaaede en ny Kendelse, hvorefter Ladoga Selskabet foreløbig kun skulde udbetale til Hägg & Co. et Beløb af £ 1,500 for den Del af Partiet, som efter Ladoga Selskabets Oplysninger var rede til Af-skibning, medens Resten af det ved Voldgiftskendelsen Hägg & Co. tilkendte Beløb skulde deponeres, hvorhos Hägg & Co. skulde levere de Varer, som de havde erklæret sig i Stand til at levere, og til hvilke Ladoga Selskabet allerede havde befragtet to Skibe S/S. »Klampenborg« og S/S. »Capenor«. De £ 1,500 blev udbetalt til Hägg & Co., og Resten deponeret i en Bank. S/S. »Klampenborg«, der af Ladoga Selskabet var befragtet til at føre Ladnin-gen fra Uleåborg til Mellos i Norge, (Ladoga Selskabet

havde solgt Partiet til et Firma, der haade drev Forretning i Mellos i Norge og i Barrow i England), ankom til Ladepladsen omkring den 21. September. Skønt Hägg & Co. erklærede, at de overhovedet ikke vilde udlevere nogen Del af Varerne, med mindre hele det dem ved Voldgiftskendelsen tilkendte Beløb blev betalt kontant uden Hensyn til den engelske Rets Kendelse, begyndte de dog den 24. September at laste S/S. »Klampenborg« med »Pulpwood«, og Lastningen af Skibet tilendebragtes den 4. Oktober 1910. Det af Skipperen udstedte og til Hägg & Co. overleverede Ordre-Konnossement, der lød paa, at Varerne (701 Kubikfavn Pulpwood) skulde afleveres i Mellos i Sydnorge, blev vel af Hägg & Co. overleveret til Ladoga Selskabs Repræsentant i Uleåborg, men efter at Hägg & Co. havde faaet den afsagte Voldgiftskendelse forsynet med Ekskutionsordre til Dækning af det Restbeløb, der var deponeret i London, lod de atter foretage Ekskution i Konnossementet. De lod den af Ladoga Selskabet befragtede anden Damper »Capenor« vente uden at indlade noget, og Ladoga Selskabet maatte efter at have betalt et betydeligt Beløb i Liggedagsgodtgørelse sluttelig laste Damperen med andet Gods.

Ladoga Selskabet havde imidlertid hos de engelske Retter faaet flere Kendelser, bl. a. gaaende ud paa, at der, saafremt Indehaveren af Hägg & Co. kom til England, vilde blive udstedt en Arrestordre imod ham for den Krænkelser af Rettens Værdighed, han havde udvist ved ikke at efterkomme Rettens Kendelse til at udlevere Varerne, og at hele »Klampenborg«s Ladning var Ladoga Selskabs Ejendom, samt at de var berettiget til øjeblikkelig Udlevering af Varerne ved Skibets Ankomst til Mellos. Ladoga Selskabet var derhos kommen overens med deres Køber, om at Ladningen ikke skulde leveres i Mellos, men føres til Barrow, og de henvendte sig i den Anledning til Indstævnte, S. K. Hansen, der var Reder for »Klampenborg«, og som efter nogle Forhandlinger indgik paa at lade »Klampenborg« gaa til Barrow. I Barrow nægtede de Indstævnte at udlevere Ladningen uden mod Konossement, og Ladningen blev derefter oplagt.

Den 26. Oktober 1910 afsagde den engelske Ret en Kendelse om, at det Beløb, der var deponeret i Banken, straks skulde betales tilbage til Ladoga Selskabet.

Hägg & Co. har senere erklæret sig villig til at forlige Sagen og hæve Beslaglæggelsen af Konossementet, mod at Ladoga Selskabet betalte et Beløb af £ 550 til Dækning af de Omkostninger, Hägg & Co. havde haft ved Retsagerne i England, men dette Tilbud afslog Ladoga Selskabet at acceptere.

Den 16. Januar d. A. blev Konossementet over »Klampenborg«s Last sat til Tvangsauktion. Forinden Auktionens Afholdelse protesterede Ladoga Selskabs finske Sagfører mod Auktionen og meddelte ved Auktionsforretningen, at Køberen af Konossementet ikke vilde opnaa at komme i Besiddelse af Ladningen, da denne laa i England, og da de engelske Domstole havde tilkendt Ladoga Selskabet den. Ved Auktionen blev Konossementet tilstaaet Citanten, Skibsmægler Herman Andersson af Uleåborg for en Købesum af kun 1,100 finske Mark. Citanten henvendte sig senere til Indstævnte, hvem han tilbød at sælge Konossementet. Indstævnte afslog at købe det, men synes at have tilbudt Citanten at udlevere ham Varerne i Barrow, hvilket Tilbud Citanten dog ikke vilde modtage.

Citanten har derefter anlagt nærværende Sag, under hvilken han har paastaaet de Indstævnte dømt til at betale ham Værdien af »Klampenborg«s Ladning med 35,050 finske Mark foruden Renter og Sagens Omkostninger. Mellemværendet mellem Hägg & Co. og Ladoga Selskabet anser Citanten for sig ganske uvedkommende. Han mener, at han som Konossements-Indehaver har Ret til kun at modtage Ladningen paa det i Konossementet nævnte Sted Mellos i Norge, og at han, da Indstævnte ikke har bragt Ladningen dertil, men forlangt, at den skal

modtages i England, maa være berettiget til at forlange Ladningens Værdi betalt.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De gør gældende, at Hägg & Co. i Virkeligheden har opnaaet Udlæget paa et ulovligt Grundlag, idet de hverken efter Voldgiftskendelsen eller efter den engelske Dom kunde modtage det dem tilkendte Beløb uden at udlevere Varerne, hvortil kommer at Ladoga Selskabet med de £ 1,500 havde betalt »Klampenborg«s Last mere end fuldt ud. De gør derhos gældende, at Citanten, der har købt Konossementet for en meningsløs ringe Betaling, i Virkeligheden kun er en Straamand for Hägg & Co., samt at han i hvert Tilfælde ikke er i god Tro, idet han paa det Tidspunkt, Tvangsauktionen fandt Sted, meget vel vidste, at »Klampenborg«s Ladning af rette Vedkommende var bleven omdestineret til Barrow, samt at han under alle Omstændigheder kun kan have Krav paa at faa Erstatning for det Tab, han maatte lide ved at skulle modtage Ladningen i Barrow, hvor den er tilbudt ham, i Stedet for i Mellos.

Det maa efter det foreliggende antages, at de Indstævnte paa det Tidspunkt, da Omdestinationen fandt Sted, har maattet gaa ud fra, at Ladoga Selskabet baade formelt og reelt set var rette Ejer af Konossementet, og at de derfor paa dette Tidspunkt var fuldt dispositionsberettiget over dette.

At Citanten, da Tvangsauktionen fandt Sted, vidste, at Omdestinationen havde fundet Sted, og at Ladningen allerede var bleven oplagt i England, har han selv udtrykkelig erkendt.

Da nu Reglen i Sølovens § 144, om at Konossementet er Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren, saaledes at Aftaler, der ikke er optagne i Konossementet, ikke kan gøres gældende mod den sidsnævnte, maa have til Forudsætning, at Konossements-Indehaveren ved Konossementets Erhvervelse ikke har været vidende om, at der efter Konossementets Udstedelse mellem Rederne og en tidligere Indehaver af Konossementet er truffet Aftale om Forandringer i dette, har Citanten ikke paa Konossementets formelle Ordlyd kunnet støtte nogen Ret til at forlange Ladningen leveret i Mellos og nægte at modtage den i Barrow.

Allerede som Følge af det anførte vil de Indstævnte være at frifinde, hvorhos Citanten findes at maatte betale dem Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Paatænt Forøgelse af Skibsudgifterne i Hamburg.

Det meddeles Foreningen, at der er udarbejdet et Ud-kast til Bestemmelser om Forhøjelse af Havneafgifter i Hamburg. De skal gaa ud paa, at Havnepengene fremtidig erlægges med 14 Pf. pr. Kbm. i Stedet for som hidtil 12 Pf., og at Kajafgiften for Ladningen skal betales med 15 Pf. i Stedet for 10 Pf. pr. 100 Kg. Ladning, som losses paa Kajen. Det siges, at Handelsskammert i Hamburg har protesteret imod disse Forhøjelser, som begrundes med, at Kajforvaltningen i de sidste Aar har arbejdet med Tab, og at Havnepengene er de samme, som de har været i de sidste halvtreds Aar, skønt der i den Tid er indført mange Forbedringer, og alle andre Afgifter er blevet forhøjet.

Det forekommer Foreningen, at der med Hensyn hertil kan gøres den Indvending, at om der er foretaget Forbedringer, saa er sikkert ogsaa Trafikken steget i en saadan Grad, at Indtægterne er blevet flere Gange forøget i de forløbne halvtreds Aar. Det vilde være beklageligt, om man skulde anse det for nødvendigt at forhøje Udgifterne i Hamburg, som jo allerede i Forvejen er en ret dyr Havn. Skulde en saadan Forhøjelse blive til Virkelig-

hed, bør det naturligvis medføre en tilsvarende Forhøjelse af Fragterne til Hamburg.

Betaling af Dispatchmoney.

Schutzverein Deutscher Rheder har velvilligt oversendt Foreningen en Kopi af en Dom, afsagt af Landretten i Danzig, angaaende det stadig tilbagevendende Spørgsmaal om, hvorvidt Modtagerne er berettiget til at beregne Dispatchmoney ogsaa for Søn- og Helligdage, som ikke medregnes i Liggedagene. Medens Amtsretten i første Instans havde afgjort dette Spørgsmaal i Rederiets Favør, kom Retten i Danzig, der afgjorde Sagen i sidste Instans, til det modsatte Resultat. Det vilde ikke have overrasket Foreningen, om Forholdet havde været omvendt; meget mere vilde det have overrasket Foreningen, om begge Instanser var kommen til samme Resultat, thi Meningerne om dette Spørgsmaals Besvarelse er saa delte, som de vel kan være. Amtsretten gaar ud fra, at der kun skal betales Dispatchmoney for den Tid, der indspares, og som skulde medregnes i Lossetiden, og herfor kan visselig anføres gode Grunde. Skulde Rederiet betale ogsaa for al den Tid, der ikke medregnes i Liggedagene, vilde det let kunne blive en meget stor Regning, som Modtagerne vilde præsentere. Foreningen tænker sig f. Eks. det Tilfælde, at Strejker er undtagne i Certepartiet, at Lossedagene udløber Tirsdag, hvis der ingen Strejke opstaar, at Skibet faktisk bliver udlosset om Lørdagen, og at der om Mandagen udbryder en Strejke, som varer nogle Uger eller Maanedes. Tiden fra Strejkens Udbrud og til dens Ophør vil da ikke medregnes i Lossedagene, men enhver vil være paa det rene med, at det vilde være ganske urimeligt, om Skibets Reder skulde betale Dispatchmoney for al den Tid, som dog i den Forstand er sparet for ham, at Skibet faktisk vilde være opholdt lige saa længe, som Strejken varer, hvis ikke Modtagerne havde faaet Skibet ekspederet om Lørdagen. Landsretten i Danzig anfører intet nyt Argument eller noget af særlig Interesse for sin Opfattelse. Det er det gamle Argument, om at Skibet har brugt ogsaa Søndagen til Rejsen, og at denne Dag derfor er indsparet til Fordel for Rederiet og saaledes falder ind under Klausulens Ordlyd. Det vilde være ønskeligt, om disse Klausuler kunde blive formuleret paa en saadan Maade, at disse idelige Stridsspørgsmaal kunde undgaaes. Rederne bør holde paa, at naar der skal betales Dispatchmoney, skal det kun være for den Tid, som spares, og som vilde være medregnet i Laste- eller Lossedagene.

En ejendommelig Havariopgørelse.

Paa Rejse fra Straton til Stettin kom Dampskibet »Hørda« af Bergen i Kollision og tyede ind til Dover, hvor der foretoges foreløbige Reparationer. Efter at have erhvervet Sedygtighedsattest fortsattes Rejsen til Stettin, hvor Ladningen udleveredes, og hvor Havariet blev opgjort. De endelige Reparationer fandt senere Sted paa Tync. Kaptajnen overdrog til Hr. W. m. Eisenach at varelage sine Interesser. Hr. Eisenach overdrog Opgørelsen af Dispatchen til Hr. Dispatchør Friedr. Wichards, som opgjorde Havari-Grosse-Dispatchen paa regulær Vis og derfor beregnede sig usancemæssigt Salær. I Havari-Grosse-Dispatchen optog Hr. Wichards imidlertid desuden en Erstatningsberegning for den partikulære Skade paa Grundlag af en i Stettin afholdt Taksation over Skaden, der drejer sig om et Beløb af mellem 40.000 og 50.000 Kroner. For dette ubetydelige Arbejde beregnede Hr. Wichards sig en Provision af 5 pCt. eller Mk. 2,573.40, som Skibets Agent, Hr. Eisenach, betalte uden Indsigelse. Som enhver ved, er en saadan Erstatningsberegning uden nogen som helst Interesse. Assurandørerne er kun forpligtede til at betale paa Grundlag af, hvad Reparationen af Skaden virkelig har kostet, og Erstatningsberegningen maatte selvfølgelig opgøres i Norge, hvor Skibet var forsikret og ikke i Stettin. Hvorledes Hr. Wichards kan anse sig berettiget til at beregne sig saa højt et Salær for dette ubetydelige og ganske værdiløse Arbejde er hidtil

ikke oplyst. Hr. Eisenach paastaar, at han har handlet i Følge Fuldmagt fra Kaptajnen, men denne benægter paa sin Side, at Hr. Eisenach har faaet Fuldmagt fra ham til at lade en Erstatningsberegning opgøre. Hr. Eisenach har selv for sin Ulejlighed med Sagen beregnet sig ikke mindre end Mk. 750.00. At Hr. Eisenach virkelig skulde være blevet annodet af Kaptajnen om at foretage et saa ekstraordinært Skridt som udenfor alle Regler og til ingen som helst Nytte for nogen at lade udarbejde en Erstatningsberegning i Stettin paa Grundlag af Taksationen af Skaden, er i sig selv lidet sandsynligt. Naar Hr. Eisenach paatager sig at yde Kaptajnen Bistand, maa man jo formode, at han har noget Kendskab til Havari- og Assuranceaffærer, og han maatte da vide, at Opgørelsen af Erstatningsberegningen var uden nogensomhelst Værdi, og hvis virkelig Kaptajnen anmodede ham derom, burde han selvfølgelig have henledet Kaptajnens Opmærksomhed paa, at Hr. Wichards vilde beregne sig et saa højt Salær herfor, og at Arbejdet var ganske unyttigt.

Denne ejendommelige Sag er overtaget af Foreningen og vil blive indbragt for Retten, hvor d'Hrr. Eisenach og Wichards i Forening vil blive sagsøgt til Tilbagebetaling af, hvad de har beregnet mere, end de er berettiget til. Men skønt Sagen saaledes svæver for Retten eller i al Fald i den nærmeste Fremtid vil blive indbragt for Domsstolene, har Foreningen anset det for rettest allerede nu at gøre Medlemmerne bekendt med den i dens Hovedtræk for at advare dem mod selv at blive udsat for noget lignende. Foreningen skal, naar der med Tiden falder Dom, komme tilbage til Sagen og offentliggøre Domsresultatet.

Losning af Jordnødder i Havre.

Et i Foreningen indmeldt Skib blev gennem Firmaet Arditi & Bigard i Paris befragtet af Firmaet Desmarais Frères for en Rejse med Jordnødder fra Rufisque til en Havn mellem Bordeaux og Hamburg. Det blev beordret til Havre, og for det Tilfælde, at Losningen skulde finde Sted i Havre, indeholdt Certepartiet følgende Klausul:

»If the S/S is ordered to Havre she will have to proceed to the »Garage« de Granville. The signal dues of Fres. 0.10 per ton will be to the ship's account.

The Captain to employ his own stevedore.

Should the receivers wish to receive in bags or baskets, the filling hoisting and heaving will be to ship's account as well as all weighing expenses. Should receivers wish to receive in bulk alongside by means of carts etc. the filling of scuttles or other recipients the hoisting and heaving will be to the ship's account, but in this case, the weighing will be effected on the Works weighing machine, under the public weigher's surveyance. All weighing expenses remaining to the ship's account.«

Rederiet maatte paa Basis af denne Klausul betale i Losningsomkostninger Fres. 4.15 pr. Ton, medens den almindelige Pris siges at være Fres. 1.15. Ved Skibets Ankomst til Havre blev Losningen udbudt til samtlige Pladsens Stuvere, men der var ingen, som vilde paatage sig denne under den nævnte Pris af Fres. 4.15 pr. 1.000 Kg. Denne overdrevne Pris kom af, at de Omkostninger, som ellers falder paa Ladningen i Følge Pladsens Usancer, nu ved den citerede Tillægsklausul i Certepartiet overførtes paa Skibet; endvidere deraf, at dette var bundet til at losse i en bestemt Dok, hvor Daglønnen er Fres. 1.00 højere pr. Mand, og navnlig skyldes Prisen det uheldige Arbejdsreglement med Hensyn til Fyldningen af Sækkene, at Arbejderne kun er forpligtede til at fylde 500 Sække (25 Tons) pr. Dag pr. Hold af 10 Mand, skønt der med Letthed kunde fyldes 700 Sække og mere. Lige overfor Befragterne og Stuveren var der under ingen Omstændigheder noget at gøre. De første kan holde sig til Certepartiet, mod hvilket der ikke var bleven protesteret, og Stuveren holder sig naturligvis til, at Kaptajnen havde akcepteret hans Tilbud, hvilket Kaptajnen jo ikke godt kunde undgaa, da han ikke kunde faa nogen til at overtage Arbejdet

paa billigere Betingelser. Naar Rederen ikke i Tide havde protesteret imod en saadan Klausul af saa usædvanlig Art, saa kommer det deraf, at Certepartiet kom ham i Hænde paa et Tidspunkt, da det var for sent at gøre Indsigelse, idet Skibet all var afgaaet til Lastepladsen. Det faldt naturligtvis ikke Rederiet ind, at Mæglerne kunde gaa hen og akceptere en saadan usædvanlig Klausul, naar Rederiets Opmærksomhed ikke var blevet henledet derpaa i Forvejen.

Fragtmarkedet.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet indskrænker Fartomraadet sig nu til den mellemste Del af Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge, hvoraf Danmark har mest Interesse, idet der i den forløbne Uge er sluttet Byglaster til England med et Tillæg af $1\frac{1}{2}$ a 3 d. fra forrige Uge, og der noteres fremdeles flere Laster paa 200 a 300 Tons. Tyskland ligger mat med kun faa Laster. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har nogle om end ikke mange Trælaster, medens Islaster mangler. Forholdene er saaledes efter Aarstiden dog tilfredsstillende.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, der er ikke Mangel paa Kullaster, og der findes flere Claylaster, medens Foderstofflaster mangler. Kulfragterne er uforandrede, medens Fragten for Clay er stigende.

Med Hensyn til de mindre Skibe kom Nordtyskland i Slutningen af Ugen i Markedet med flere Rugladninger og til fastere Rater; saaledes sluttede Colberg for Rug 5 M., Stralsund $4\frac{1}{2}$ M., Barth $4\frac{3}{4}$ M., hvorimod Griefswald endnu kun noterer 4 M. og Gratifikation, men den maa vel følge efter. Af de øvrige tyske Pladser kan nævnes, at Königsberg atter sluttede til 6 M., Danzig noterer intel, Rostock slutter til uforandret Rate 4 M., Wismar er flov, hvorimod Lübeck er livlig med rigelig Udbud af Kainitlaster. Af de slesvigske Pladser slutter Haderslev, Augustenborg, Sønderborg for Havre til omkring 5 M. Sverig er uforandret og har tilstrækkeligt med Stenlaster, navnlig fra Sydsverig, Norge har nogle Feldspath-Leveringer til Stettin og Lübeck $5\frac{1}{4}$ a $5\frac{1}{2}$ M. Derimod er der fra Provinserne ikke overdrevent mange Kornlaster; men der er rigelig Udbud af Sukkerlaster til Kjøbenhavn; ogsaa fra Bornholm søges ivrigt Tonnage. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe i sidste Uge, men er iøvrigt ret stille; saaledes sluttedes for Soyakager til Rudkjøbing 11 Øre, Odense 12 Øre, Vejle 13 Øre, og for Hvede til Aalborg 3 Kr., Åhus $2\frac{3}{4}$ Kr. I Slutningen af Maanedens ventes atter et Par Hvededampere med Omladninger.

Fra Sø og Land.

Et lille Jubilæum fejredes den 8. November af De forenede Bryggerier i Anledning af, at det denne Dag var ti Aar siden, den første Flaske Export Dobbeltøl udsendtes i Kjøbenhavn.

De forenede Bryggerier har paa Mærkedagen tilsendt os et Cirkulære, der fremtræder som et gammelt Dokument med vedhængende ti Segl, et for hvert af de ti Aar. Motivet er taget fra Export Dobbeltølets Etikette med det røde Segl paa gul Grund, hvorom det i nævnte Cirkulære hedder, at det »som Ægthedsmærke borger for, at dette Øl indenfor sin Type er saa godt, som det overhovedet kan fremstilles«.

En Kaperhistorie. Et Blad i Saloniki fortalte fornylig, under Overskriften »En værdifuld Prise« en Beretning om Kapringen af den britiske Dampner »Orchis« af Westcott Linien, som var blevet udført af den tyrkiske Krydser »Feth-i-Bulend«, der saa snart det var blevet bekendt, at Italienerne ikke vilde gennemføre krigeriske Foretagender i det Ægæiske Hav, var gaaet ud fra Saloniki. »Feth-

i-Bulend« anholdt nu »Orchis« og sendte en Officer om Bord i den, som snart kom paa det rene med, at der var 40 Fade Krudt eller Dynamit om Bord. Dette var et klart Tilfælde for Intervention. Et neutralt Flag kan dække et Utal af Synder, men ikke Krigs-Kontrabande. Tyrkerne befalede derfor »Orchis« at følge med, og Dampneren gik bag efter Krydseren til Salonikis Havn. Man antog nu, at »Orchis« maatte blive i Saloniki, til dens Skæbne var blevet afgjort af en Priseret. Skibet forsvandt imidlertid i al Hemmelighed fra Havnen og dampede i Retning af Konstantinopel. Et andet Dagblad fortæller nu, at den krigsførende Magt, som Skibet var bestemt til, var ingen anden end selve Tyrkiet.

To Svenskeres Lidelser paa en ubeboet Ø. Fra Bardwell Island, en nøgen Klippe i Nærheden af Indløbet til Resurrection Bay i Alaska, observerede en Dampner »Bertha« den 7. August d. A. Nødsignaler og sendte en Redningsbaad ind til Øen. Baadens Besætning fandt, da den naaede Land, to i højeste Grad medtagne Svenskere paa Øen. De to Mænd, hvis Ydre bar Spor af de gennemgaaede Lidelser, meddelte, at de havde opholdt sig i to Maaneder paa Øen, og ganske sikkert vilde være omkommet om faa Dage, hvis Dampneren ikke var kommet forbi og havde set deres Signaler.

De to Svenskere havde forladt Kodiack den 11. Maj i en lille Baad, for paa en længere Tur at gøre sig bekendt med Landets Omgivelser. Den 1. Juni var deres Fartøj kængret ud for Bardwell Island under en Storm, og deres Proviant og Redskaber var gaaet tabt. Selv havde de reddet sig i Land ved Svønning.

De havde imidlertid nogle Tændstikker hos sig, som ikke var blevet ødelagt af Vandet, og det lykkedes dem at faa tændt et Baal. I en Maaned levede de nu af Muslinger, Maageunger og vilde Urter, som de kogte; men da deres Tændstikker slap op den 1. Juli, havde de maattet spise deres Mad raa. To Skibe var kommet forbi Øen uden at se eller tage Hensyn til deres Nødsignaler.

(»Norg. Sjøft.«.)

Havarier og Forlis.

Carla, Dpsk. af Fano, har paa Rejsen til Stettin været i Kollision i Keiser Wilhelm Kanalen med russisk Dampner »Mary«; denne sidste sank kort efter Kollisionen. »Carla« fik en Del Bvskade og maatte returnere til Hamburg.

Ragna, Dpsk. af Bergen, kom ved Udsejlingen fra Kjøbenhavn, hvor det var inde for at tage Kul ind, paa Grund paa Stubben ved Trekroer. Skibet, der er paa Rejsen fra St. Petersborg til Rotterdam med en Ladning Træ, havde ikke Lods om Bord ved Udsejlingen. Norsk Bjergningsdampner »Uræd« assisterer.

Nil, Dpsk. af Malmø, er den 8. ds. paa Rejsen fra Skellefteå til Dunkerque indkommet til Frederikshavn med en Del ovenbords Skade.

Louise, Skonnert af Holbæk, har paa Rejsen fra Wemyss til Hjemstedet med en Ladning Kul haft en meget haard Rejse over Nordsøen og har faaet en Del Skade, saa Skagen maatte søges som Nodhavn. Skibet maa foreløbig reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Apollo, Dpsk. af Amsterdam, er paa Rejsen fra Hjemstedet med en Ladning Stykgods indkommet hertil med Vand i Lasten. Rejsen over Nordsøen har været meget haard, og Skibet har faaet en Læk.

Joseph Davids, Dpsk. af Sunderland er den 10. ds. paa Rejsen fra St. Petersborg til Calais med en Ladning Træ indkommet hertil med stærk Slagside, forsarsaget ved Dækslastens Forskydning. Dækslasten maa omstaves, før Dampneren kan fortsætte.

H. V. Fisker, Dpsk. af Kjøbenhavn, er med Assistance af to Slæbere indkommet hertil med stærk Slagside. Dækslasten maa omstaves her, før Rejsen kan fortsættes.

Maimaxe, Dpsk. af Archangel, er paa Rejsen fra Riga til Frankrig med en Ladning Sveller kommet paa Grund ved Gjedser. Skibet har Assistance.

Kotonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 11. ds. paa Grund i Hornbækbugten, men kom med Assistance af Svitzers atter flot.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. November fandt i Sundet den officielle Prøvetur Sted med Petroleumstankdampneren »Petroleum«, bygget for Regning A/S. Vestlandske Petroleumskompagni, Bergen, af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Paa Prøveturen, der forløb til de om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed, opnaaedes en Fart af $10\frac{1}{4}$ Knob.

Skibet afgaar i de nærmeste Dage til Norge.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Havre 11./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Bourgas 12./11. til Rodosto. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. Stavanger 12./11. hertil. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 10./11. Algarve, Borries, pass. Brunsbüttel 9./11. for Nice. — Antwerpen, Madsen, afg. Rodosto 12./11. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 5./11. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 12./11. for Lissabon. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 12./11. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 11./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 12./11. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 9./11. — Christian IX, Mikkelsen, afg. Königsberg 12./11. hertil. — Dagmar, Bogvad, pass. Portland 9./11. for Cadiz. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 13./11. — Florida, Andersen, ank. Frederikstad 10./11. — Garonne, Sørensen, ank. Bordeaux 9./11. Hellig, Olav, Holst, afg. New York 9./11. hertil. — Hengest, Munck, afg. Riga 12./11. hertil. — Hjelm, Henriksen, ank. hertil 12./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 1./11. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 11./11. for London. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 12./11. for London. — Kentucky, Kylesbeck, afg. Newcastle 6./11. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 12./11. for Antwerpen. — Kursk, Wiencke, pass. St. Catherine 10./11. for Bordeaux. — Loire, Craignou, afg. herfra 9./11. til Petersborg. — Louise, Larsen, ank. London 7./11. Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 11./11. hertil. — L. P. Holmblad, Kroman, ank. Petersborg 29./10. — Minsk, Harder, ank. Riga 12./11. — Nicolai II, Kylesbeck, ank. Petersborg 7./11. — Moskø, Jon Jousen, ank. Deal 12./11. — Nordjylland, Sæberg, ank. Tunis 9./11. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 10./11. for Hull. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 10./11. til Philadelphia. — Perm, Gotthardt, ank. London 9./11. — Prøgel, Iversen, pass. Brunsbüttel 11./11. for Bordeaux. — Saga, Wiberg, afg. Palermo 10./11. hertil. — Saxo, Müller, ank. Königsberg 13./11. — Saratov afg. Libau 11./11. til Hull. — Thyra, Dam, ank. Arendal 10./11. — Tiber, Bech, ank. hertil 12./11. — United States, Gottsche, ank. hertil 8./11. — Viking, Meyer, afg. herfra 9./11. til Stettin.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 8./11. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 8./11. — Anna Mærsk afg. Penau 8./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum ank. Cardiff 2./11. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 4./11. — Dansborg afg. Sunderland 8./11. — Elsborg ank. Leith 4./11. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg ank. Rotterdam 9./11. — Fredensborg ank. Blyth 8./11. — Frederiksborg ank. Talbot 8./11. — Guldborg ank. West Hartlepool 7./11. — Gurte ank. Huelva 8./11. — Harrildsborg pass. Skagen 9./11. — Hundborg ank. Lübeck 7./11. — Høneborg ank. Petersborg 4./11. — Jelling afg. Stettin 6./11. — Jomshorg ank. Newport M. 1./11. — Jungshoved ank. Pensacola 1./11. — Jægersborg ank. Ellesmere 7./11. — Kallundborg ank. Sunderland 4./11. — Kalø pass. Skagen 8./11. — Klampenborg ank. Huelva 7./11. — Kronborg pass. Norfolk 30./10. — Lejre ank. Petersborg 23./10. — Lilleborg afg. Dakar 30./10. — Marselisborg afg. Amsterdam 4./11. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 9./11. — Peter Mærsk afg. Petersborg 5./11. — Rosenborg afg. Blyth 8./11. — Silkeborg pass. Skagen 6./11. — Skakkeborg ank. Cardiff 2./11. — Skanderborg ank. Cardiff 30./10. — Skjoldborg afg. Danzig 7./11. — Skodsborg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg afg. Odense 8./11. — Stegelborg ank. Sunderland 3./11. — Stjerneborg ank. Petersborg 6./11. — Søborg afg. Huelva 4./11. — Taarnborg ank. West Hartlepool 4./11. — Tuborg ank. Stettin 9./11. — Ulfshorg afg. Aarhus 8./11. — Uranienborg afg. Petersborg 7./11. — Visborg ank. Petersborg 3./11. — Vordingborg ank. London 1./11. — Ørskild afg. Cardiff 5./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 10./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./11. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, ank. Petersborg 26./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 10./11. — Russ, Petersen, ank. Horta 2./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 26./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 5./11. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 10./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Restigouche 21./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 7./11. til Bordeaux.

Vesterhavet. Nøra, Lauritsen, ank. Skellefteå 11./11. — Gerda, Iversen, pass. Holtenau 11./11. for Lissabon. — Polly, Hansen, afg. Bergen 10./11. til Granton. — Johanne, Thøgersen, pass. Dungeness 10./11. for Kjøbenhavn. — Karla, Nielsen, afg. Abo 10./11. til Huelva. — Hebe, Gregersen, pass. Holtenau 10./11. for Jacobstad. — Olga, Christensen, afg. Barcelona 9./11. til Saffi. Fylla, Brinch, ank. Trångsund 9./11. — Nexos, Basse, afg. Raumo 8./11. til Valencia. — Nancy, Nielsen, ank. Hamburg 9./11. — Dugmar, Skon, afg. Königsberg 9./11. til Reval.

Det Østasiatiske Kompagni. Cathay ank. Algoa Bay 6./11. udg. — Indien ank. Antwerpen 9./11. udg. — Bintang ank.

Middlesbro 10./11. udg. — Samui ank. Kjøbenhavn 5./11. — Bandon pass. Perim 5./11. udg. — Pangan pass. Port Said 6./11. hjemg. — Chumpon afg. Bangkok 11./11. hjemg. — Arabien afg. Karatu 11./11. hjemg. — Siau ank. Antwerpen 9./11. udg. — Kina ank. Cardiff 8./11. hjemg. — Tranquebar afg. Port Said 10./11. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 2./11. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 6./11. hjemg. — St. Jan ank. Rotterdam 10./11. udg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sunderland 6./11. — Martha, Christensen, afg. Rouen 10./11. — Elna, Rathje, afg. San Remo 12./11. — Therese, Petersen, ank. Boness 8./11. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 8./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Swansea 10./11. — Simone, Møller, ank. Stockholm 8./11. — Jeanne, Olsen, afg. Eriksdal 11./11. — Vera, Larsen, afg. Nizza 12./11. — Daisy, Lagesen, ank. Söderhamn 10./11. — Annine, Leth, afg. Swansea 4./11. — Kamma, Løffler afg. Swansea 11./11.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 10./11.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Windau 10./11. — Frankrig, Friis, ank. Wear 10./11. — Tyskland, Danstrup, pass. Hanstholm 10./11. for London.

Dampskibsselskabet af 1911. Alf, Clausen, afg. Riga 11./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kallundborg 12./11. — Freja, Nielsen, ank. Königsberg 6./11. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 10./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Cienfuegos 10./11. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 4./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. North Shields 12./11. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Urania, Clausen, afg. Leith 11./11.

Nordssøen. Nordland, Larsen, afg. Libau 10./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Newcastle 12./11. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 11./11. — England, Andersen, ank. Methil 10./11. — Rusland, Bennetsen, afg. Libau 10./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Boness 10./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Sarpsborg 9./11. til Grangemouth. — Gulfaxe, Petersen, afg. Petersborg 11./11. til Drammen.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 5./11. — London, Bom, ank. Petersborg 2./11. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 5./11. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerborg 1./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 2./11. til Ghent. — Wien, Bøeck-Hansen, afg. Kjøbenhavn 8./11. til Petersborg. — Roma, v. Thun, ank. Kronstadt 11./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kanalen 11./11. for Holtenau. — Helene, Sørensen, afg. Holtenau 11./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Kallundborg 11./11. — Agnete, Dam, ank. Methil 10./11. — Hermia, Farup, afg. Königsberg 12./11. — Alice, Jørgensen, ank. Grangemouth 11./11.

Botnia. Gudrun, Sonnielsen, afg. Hungerburg 10./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Libau 11./11. — Valborg, Hansen, afg. Kiel 8./11. — Gunhild, Hansen, afg. Methil 10./11.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Portland 10./11. for Barcelona. — Nelly, Clausen, afg. Kiel 10./11. til Abo. — Fanny, Eriksen, afg. Middlesbro 9./11. til Kjøbenhavn. — Lilly, Nielsen, ank. Middlesbro 9./11. — Alexy, Lorentzen, ank. Grimshy 6./11. — Dagny, Sørensen, afg. Skellefteå 11./11. til Barcelona. — Mary, Bang, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 4./11. for Belfast.

Sejlskibe.

Æro. Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Ariel, Christensen, var den 9./11. til Anker ved Faro. — Cathinka, Olsen, ank. Memel 8./11. — Mary, Andersen, ank. Boness 9./11. — Mars, Stegmann, ank. Soby 8./11. — I. Koføed, Andersen, ank. Borgå 9./11. — Rota, Olsen, ank. Air 8./11. — Johanne, Stegmann, ank. Svendborg 9./11. — Salus, Andersen, ank. Guldborg 9./11. — Herkules, Bager, ank. Libau 10./11. — Viking, Weber, ank. Libau 10./11. — Mester, Petersen, ank. Horsens 10./11. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Laurkullen 6./11. for Storm. — Prøven, Schmidt, pass. Helsingør 9./11. for Yersey. — Ingolf, Olsen, ank. Llanelly 10./11. — Hebe, Clausen, ank. Naksø 10./11. — Nielsine, Christensen, ankommen Kjøbenhavn. — H. C. Christensen pass. Dungeness 9./11. østg. — Arken, Christensen, ank. Gøtchborg 11./11. — Detvende Brødre, Boye, pass. Saby 10./11. syd. — Genius, Bastrup, ank. Dysart 10./11. — Yrsa, Hansen, ank. Patras 10./11. — Christian, Nielsen, ank. Hasle 11./11. — Skirner, Rasmussen, ank. Setubal 10./11. — Svip, Bager, ank. Aalborg 11./11. — Kvik, Hermansen, ank. Kjøbenhavn 11./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. November 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftfl.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Valholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Sæen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Pristilte sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
26 Gange	52 Gange
104 Gange	
10 %	20 %
30 %	40 %
50 %	

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 89.

Kjøbenhavn, Fredag den 17. November 1911.

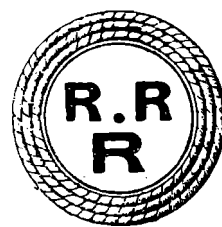
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staalouge
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	---

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon 8901, 6886. Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Teknisk Maskinforretning.
Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester Nyhavn 37 — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C. Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6¹/₂—8¹/₂.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nilsson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.
Motorskonvert „De seks
Brødre“, 34 Netto Reg. Tons,
lader 130 Tons dw., 115 Tons
Hvide; bygget 1907. Motoren
25 HK.
Nærmere meddelelser
Skibsfører F. Johansen,
Ærøskøbing.

„IDEAL“ MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP-FABRIK



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clæifert.
C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, København.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:
elegante Uniformshuer.

Marstal
Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

Brugte Skrivemaskiner
af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:
Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.
af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911
og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt
Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

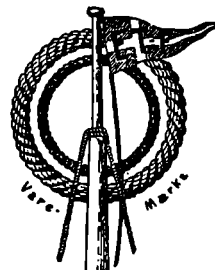
Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.
af 14. Maj 1909
og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.



Esbjerg
Tovværks - Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
R. H. Segelcke A/S., Hjørring.



Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Officielle Bekendtgørelser.

Lodsaspirant.

Ved Københavns Lodseri er Plads ledig den 1. Jan. 1912
for en Styrmand, der er klar med Værnepligten, er ugift og
under 26 Aar gl. Personlig Henvendelse til Lodsinspektøren
i København, Toldboden.

Kjøbenhavn, den 17. November 1911.

Fiskerfartøjet »Brandenburg«s Stranding. Om dette Skibs Stranding og den farefulde og besværlige Redning af Besætningen har vi fra en af vore Vestkystkorrespondenter modtaget følgende Beretning:

Skibet, der var hjemmehørende i Emden og førtes af Kaptajn K. Schöpf, tilhørte et Aktieselskab for Sildefiskeri. Det var forsynet med Hjælpemaskiner og var et temmelig nyt Fartøj. For ganske kort Tid siden var det med tretten Mands Besætning udgaet paa Sildefiskeri i Nordsøen, men var bleven overfalden af Storm, og Skibet havde lidt meget. Saa godt som alle Sejlene var blæst bort, og Fartøjet havde faaet megen ovenbords Skade. Navnlig havde den sidste haarde Storm været slem ved Skibet, og i flere Dage havde dette drevet hjælpeløst omkring og nærmede sig stadig den jyske Kyst. Den 7. November var Besætningen saa udmattet, at den ikke kunde mere, og da det saas, at det ikke kunde undgaas at strande, styredes efter Land.

Straks paa Formiddagen bemærkede Personalet paa Blaavandshuk Fyr, at Skibet kom sejlende ind paa Horns Rev med tilsat Nødflag, og da man kunde skønne, at Stranding var uundgaaelig, og at Besætningen var i stor Fare, blev der straks telefoneret til Redningsvæsenet om at komme med Redningsbaaden. Det blæste da en haard Storm fra Vest, og der gik høj Braadsø.

Redningsbaaden kom hurtigt til Stranden, og det kunde da skønnes, at Fartøjet var kommen til Ankers ude paa et af de farligste Steder af Horns Rev, nemlig paa »Ulven«, hvor Braadsøen var særlig høj. Der var over en halv dansk Mil at ro lige mod den haarde Storm og den voldsomme Sø, men Redningsmændene gav sig med god Vilje til Arbejdet, og efter omtrent halvtredje Times anstrængende Roning lykkedes det at arbejde Baaden ud til Skibet, i hvis Nærhed der blev ankeret. Men nu skete det, at Fartøjet samtidig sprængte sine Ankerkæder, og det var vanskeligt for Redningsbaaden at faa Forbindelse med det. Det lykkedes dog, men det var umuligt at komme i Skibets Nærhed paa Grund af den voldsomme Sø.

Den strandede Besætning maatte da springe i Søen for en med en Line om Livet og blev saaledes gennem Braadsøen halet til Redningsbaaden, hvor kraftige Arme var beredt til at modtage dem og hale dem ind. En af Folkene tog, da han sprang over Bord, Linen et Par Gange om den ene Arm for at holde bedre fast, men der kom da netop en voldsom Braadsø; Tampen af Linen var fast i Redningsbaaden, og Linen var ogsaa sat fast om Bord, saa at denne, da Braadsøen kastede Redningsbaaden bort, totnede op, og den ulykkelige Mand fik derved Armen brækket, men han blev dog heldigvis reddet, og efter en Tids besværligt Arbejde lykkedes det at redde alle tretten Mand, men de var da ogsaa yderst forkomne. Først Kl. 5 om Eftermiddagen naaede Redningsbaaden til Land med den strandede Besætning.

Skibet er nu dreyen i Land ved Blaavandshuk, og da det som anført er et forholdsvis nyt Skib, er der Udsigt til, at det senere kan blive bjerget.

—h.

Føreren af S/S. »Lars Kruse« af Kjøbenhavn, skriver den 12. ds. til os fra Ostende:

Til Signalstationen ved Skagen. Maa det være mig tilladt gennem Dansk Søfartstidende at forespørge, om Vagtholdet er for lille paa Stationen, om der vises Uagtsomhed eller af hvilken Grund et Signal ikke besvares, saa det kan lade sig gøre at sende Meddelelse til Rederiet eller andre igennem Stationen?

Tirsdag den 31. Oktober 1911, Kl. 11 Form., passerodes Skagens Fyrskib styrende Vest efter. Straks efter at have passeret dette, hejsedes Skibets Kendingssignal, som blev staaende i 25 Minutter, til Skibet havde Stationen

et Stykke agten for tværs, hvorefter det blev besvaret af Stationen. Saa snart Svarstanderen paa denne var halet ned eller kommet omtrent $\frac{3}{4}$ ned, hejsedes Signalet X. A., da jeg havde en vigtig Meddelelse til Rederiet, men dette blev ikke besvaret, uagtet det stod længe. Det var dejlig klar Luft, Flagene vajede omtrent parallelt med Stationen, der var ingen Skibe at se med Signaler oppe, som kunde fremkalde Travlhed paa Stationen, og Skibet ikke længere ude, end at vi med blotte Øjne tydelig kunde se Folk gaa i Land. Jeg tillader mig derfor at forespørge, hvorfor nævnte Signal ikke besvaredes?

H. C. Carlsen.

En ny vulkansk Ø. I Følge »Hamb. Corr.« meddeles det fra Port Spain, Trinidad, at der er dukket en Ø op af Havet i Strædet Serpents Mouth mellem Trinidad og Venezuela. Der bemærkedes en hæftig Bevægelse i Oceanet forud for Fænomenet, ledsaget af tætte Røgskyer og Flammer. Det hører ikke til Sjældhederne, at der ved vulkanske Kræfter pludselig dukker Øer op, som maaske snart atter forsvinder. Undertiden forsvinder den Slags Øer igen i Løbet af et Par Aar, ofte dog allerede efter Forløbet af nogle Maaneder. Saaledes opstod der f. Eks. i Aaret 1905 en ny Ø i Bonin-Gruppen Syd for Japan, der forsvandt sporløst i Løbet af et Par Maaneder.

Savnede Skibe. Helsingborg, 13. November. Damperen »Emilie« af Höganäs, som Lørdag den 4. ds. er afgaaet fra Grimsby til Åhus med Stenkul, er endnu ikke ankommet til Bestemmelsesstedet. Da Rejsen i Almindelighed kun tager fire Dage og der nu er hengaaet ni Dage, frygter man for, at Skibet er gaaet under.

Svenska Levantliniens store Damper »Ebba«, som den 5. ds. er afgaaet fra Grimsby med Stenkul til Stockholm, savnes ogsaa. »Ebba« havde 26 Mand Besætning.

Kjøbenhavn, 13. November. Blandt de om Bord værende paa den formentlig forliste Damper »Ebba«, var, foruden Mandskabet, Rederiets Skibsinspektør Leuten med Barn og Hustru, der er en Datter af Guide i den danske Generalstab W. Olsen, hendes Moder, Fru Olsen, samt Frk. Johanne Klingstrøm, Datter af Skrædermester Klingstrøm, Kjøbenhavn.

(Ritz. Bur.)

Brændt Skib. Hjørring, 14. November. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Genius«, der har ligget opankret udfor Lønstrup, er i Nat brændt og sunket. Skonnertens Besætning, tre Mand, er landet i Lønstrup i Skibets egen Baad. Ilden menes at være opstaaet ved Kokkedrengens Uforsigtighed.

Damperen »Russia«. Det østasiatiske Kompagni har i Følge Meddelelse til Ritz. Bur. overdraget Reparationen af den store Udvandrerdamper »Russia«, der strandede ved den russiske Kyst, til Aklieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Reparationen, der er den største, der nogensinde er overdraget noget Værft i Danmark, andrager over én Mill. Kr. og vil give Beskæftigelse i næsten seks Maaneder til over 600 Mand.

Da den indtræffer paa et Tidspunkt, hvor der ellers altid er Stilstand i Reparationsarbejdet, vil Værftets almindelige Reparationsarbejder ikke blive forstyrret af det store Arbejde, men kan foregaa lige saa hurtigt, normalt og i samme Orden som ellers.

Thyborøn Kanal. Marineministeriet har fra Lodsoldermanden i Krik modtaget Underretning om, at der i Thyborøn-Kanal, over Fjordgrunden og i Gaasholm-Løb findes en Vanddybde af 3 Meter, samt at der over Havrevlen ved Thyborøn-Kanal er en Vanddybde af 4 Meter.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller. Efter Indbydelse af Marineministeriet gik 21 Medlemmer af Folketingets og Landstingets Finansudvalg den 14. ds. om Bord i Skibet »Hvalen« der er forsynet med Ingeniør Vogts Pendulpropeller, og foretog i dette Skib en kort Tur i Orlogsværftets Kanaler, hvor Skibet under Premierløjtnant Ewalds Førelse gav Prøver paa sin Manøvre-dygtighed.

Sunken Galease. Marineministeriet har fra Marineamt i Berlin modtaget telegrafisk Underretning om, at en Galease er sunket foran Indløbet til Kieler-Fjord paa 54° 27' N. Br. og 10° 21' Ø. Lgd. Mastetoppene rager 3 Meter op over Vandet.

Marineministeriet meddeler, at Fyrskibet »Graadyb« atter er udlagt paa Station.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 71/1911, afsagt den 20. Oktober 1911. Rederen af S/S. »Randelsborg«, C. K. Hansen, mod De private Assurandører.

Ved Police Nr. 14471 af den 25. Oktober 1909 forsikrede de Indstævnte, De private Assurandører, Citanter, Rederen af »Randelsborg«, C. K. Hansen, 180,000 Kr. paa Kasko af bemeldte Skib, der i Policen var takseret til ialt 290,000 Kr., medens Differencen mellem disse Summer var overtaget af andre Assurandører, som i Følge de vedkommende Policer skulde følge de Indstævnte. I Policen var det blandt andet bestemt: »Konventionens § 179 forandres saaledes, at Kondemnationen kun er bindende for Assurandørerne, naar Skibets Værdi i beskadiget Stand i Forbindelse med Istandsættelsesomkostningerne for den paa Rejsen lidte Skade overstiger Forsikringstaksten.«

Natten mellem den 18. og 19. December 1909 strandede Skibet i Nærheden af Windau og henstod derefter delvis under Vand, indtil det den 28. Januar 1910 bragtes flot og førtes til Windau, hvor det blev losset og midlertidigt lættet. Det blev derefter ført til Stockholm, hvor det under den 11. Marts s. A. af tre af Stockholms Magistrat udmeldte Syns- og Vurderingsmænd blev ansat til i dets daværende beskadigede Tilstand at have en Værdi af 131,000 Kr., og fra Stockholm blev det, efter at det var besluttet at lade det reparere, og der var indhentet Tilbud fra forskellige Værfter, ført til Howaldtswerke i Kiel, hvor det repareredes.

Medens Parterne er enige om, at samtlige ved Strandingen foranledigede og med Skibets Istandsættelse forbundne Omkostninger har udgjort Kr. 267,425.75 er der Uenighed om, hvor meget af denne Sum der maa henføres til Istandsættelsesomkostningerne, idet nemlig Citanterne har anbragt, at der hertil maa henføres et Beløb af Kr. 183,671.91, hvorimod de Indstævnte har beregnet dem til kun 156,807.29, og denne Uoverensstemmelse har den videre Betydning, at det af Citanterne angivne Beløb med Tillæg af Skibets Værdi i beskadiget Stand, selv om denne Værdi antages ikkun at have udgjort det oven-

nævnte Beløb 131,000 Kr. — hvad Citanterne har bestridt — overstiger Forsikringstaksten, som meldt, 290,000 Kr.

Idet Citanterne har hævdet Rigtigheden af deres Berægningsmaade, har de gjort gældende, at Skibet i Henhold til den ovenfor citerede Bestemmelse i Policen vil være, i Forhold til Assurandørerne, at anse for kondemneret, og at Citanterne saaledes har Ret til Erstatning for Totalskade. De har da under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet at udbetale dem den fulde Forsikringssum 180,000 Kr. tilligemed Renter deraf og Sagens Omkostninger, alt mod at de Indstævnte overtager Skibet paa egne og Medassurandørers Vegne.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det fremgaar af Sagen, at den Værdi, hvortil de i Stockholm udmeldte Syns- og Vurderingsmænd har ansat »Randelsborg« i beskadiget Stand, er udfunden paa den Maade, at Mændene gik ud fra, at Skibet i Følge sin Alder og Konstruktion, de paagældende Priser m. m. skulde i repareret Stand i Marts 1910 have haft en Værdi af 300,000 Kr., og da de ved Besigtigelsen af de Skader, det havde lidt, fandt at disses Reparation i Stockholm vilde medføre en Bekostning af c. 169,000 Kr., takserede de Skibet til i beskadiget Stand at have en Værdi lig Forskellen mellem disse Summer, eller 131,000 Kr. Det er derhos oplyst, at hvis Skaderne havde været mindre og Reparationsomkostningerne saaledes lavere, vilde Skibets Værdi af Mændene være forøget i samme Proportion.

Efter de saaledes foreliggende Oplysninger findes der at maatte gives de Indstævnte Medhold, naar de har gjort gældende, at den afholdte Vurderingsforretning ikke kan forstaas anderledes, end at Synsmændene ikke alene ikke har anset Skibet for kondemnable, men tværtimod er gaaet ud fra, at det var Istandsættelse værd. Men herefter, samt idet der efter de fremkomne Oplysninger om den Vej, ad hvilken Mændene er naaet til deres Ansættelse af Skibets Værdi i beskadiget Stand, ikke kan tillægges Vurderingen nogen selvstændig Betydning, kan det ikke anses godtgjort, at Skibets Værdi i bemeldte Tilstand med Tillæg af Istandsættelsesomkostningerne har overstegit Forsikringstaksten, og de Indstævnte vil saaledes være at frifinde for Citanternes Tillale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes Citanterne at burde godtgøre de Indstævnte med 1000 Kr.

Dom i S. S. Nr. 56/1911, afsagt den 25. Oktober 1911. Rederen for Dpsk. »Fanny«, Chr. Andresen i Esbjerg, mod A/S. Dampskibsselskabet Thore.

Ved Certeparti af 21. December 1910 befragtede de Indstævnte Dampskibet »Fanny« af Esbjerg til i Trapani at indtage en Ladning paa indtil 1,850 Tons Salt til Færøerne, saaledes at Ladningen skulde indskibes »without delay in working days . . . as customary«, hvorhos det var vedtaget, at der i Godtgørelse for Overliggedage skulde betales £ 20 pr. Dag. »Fanny« ankom til Trapani den 2. Februar 1911 om Morgenen Kl. 8¼ og meldte sig kort efter lasteklar. Efter hvad der fremgaar af Skibets Dagbog, erklærede Alladerne imidlertid, at de ikke vilde forsyne Skibet med de i Certepartiet foreskrevne nødvendige Maatter, før nærmere Ordre var indhentet, og at de ej heller vilde sende Last langs Siden saa længe, og der blev derfor hverken den eller den følgende Dag indtaget nogen Last. Den 4. Februar lastedes der derimod fra om Morgenen til Kl. 2¼ Em., da man maatte høre op paa Grund af, at der ikke bragtes mere Last. Den paafølgende Dag var en Søndag, paa hvilken der ikke lastedes, men de følgende Dage, den 6., 7. og 8. Februar, lastedes der hele Dagen, den 9. kunde man paa Grund af Storm ikke indtage Last, den 10. lastedes paany hele Dagen, og den 11. Kl. 12 var Indlastningen tilendebragt. Føreren af »Fanny« havde imidlertid den 8. Februar ladet

optage Protest for notarius publicus i Trapani i Anledning af, at der hengik to Dage efter Skibets Ankomst, inden der kunde begyndes paa Indtagningen af Last, og af, at der den 4. maatte standses efter en halv Dags Arbejde.

Idet Citanten har anbragt, at Certepartiets Bestemmelse om, at Ladningen skal leveres »without delay«, kan kun betyde, at Liggedagene skal løbe umiddelbart fra Skibets Ankomst, samt at Bestemmelsen endvidere maa medføre, at Afladeren skal skaffe saa megen Last til Stede, som Skibet kan tage, har han under nærværende Sag paastaet de Indstævnte dømt til at betale £ 50 med Renter heraf, indtil Betaling sker, som Godtgørelse for 2½ Overliggedag efter den i Certepartiet fastsatte Takst af £ 20 pr. Dag.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden. De har gjort gældende, at den fornævnte Bestemmelse i Certepartiet ikke kan medføre, at Liggedagene begynder at løbe tidligere end efter almindelige Regler, og at den begrænses ved den følgende Henvisning til gældende Kutymer i vedkommende Havn. Idet de nu har anbragt, at det er fast Kutymer i Trapani, at Dampere kun kan indtage Last efter Tur og ikke kan forlange mere end 300 Tons Salt daglig, at »Fanny« først fik Tur den 4. Februar, at der i Løbet af den 2. og 3. Arbejdsdag leveredes mere Last, end der i Følge Kutymer kunde forlanges i tre Dage, samt at »Fanny« i det hele blev tilsluttet hurtigere, end det kunde fordres, har de til Støtte for deres Paastand anført, at der er brugt færre Liggedage, end Befragterne havde Krav paa.

Efter det foreliggende maa det anlages, at der i Trapani gælder den af de Indstævnte ommeldte Sædvane, og »Fanny«, der lastede c. 1.850 Tons, var saaledes pligtig at ligge 6½ Dag, uden at der kunde gøres Krav paa Godtgørelse herfor. Da nu Certepartiets Bestemmelse om, at Ladningen skal indtages »without delay«, findes at maatte forstaas saaledes, at Liggedagene begynder at løbe straks fra Skibets Ankomst, da de Indstævnte ikke overfor Citantens Benægtelse har godtgjort, at »Fanny« ikke straks fik Tur, samt da Lastningen — idet Skibets Ankomstdag i nærværende Tilfælde kun vil kunne medregnes som en halv Liggedag — har medtaget 7 Arbejdsdage, vil de Indstævnte have at godtgøre Citanten en halv Overliggedag med £ 10 tilligemed Renter heraf som paastaet.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

En Henstilling.

Vi har modtaget følgende:

Da i sin Tid Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 blev dannet, var det uden Tvivl for at afhjælpe et Savn, og i den Hensigt saa vidt muligt at bringe Medlemsantallet i Overensstemmelse med Navnet. Selv om dette Maal ikke blev naaet, saa er det en Kendsgerning, at det Program, som Stifterne vedtog, blev overholdt til fælles Tilfredshed, og det var medvirkende til, at Foreningen eller dens Administration var saa velset og agtet, at ingen tvivlede om dens Evne til at repræsentere Standen paa en fuldt ud værdig og tilfredsstillende Maade i alle Retninger.

Saaledes svandt Tiden, uden at noget særligt tiltrak sig Opmærksomheden, indtil nogle unge Førere ved en prisværdig Energi begyndte at agitere for mere Tilslutning, hvilket lykkedes over al Forventning, og resulterede i et almindeligt Ønske om en mere effektiv Navigatørpolitik. Denne blev hurtig prøvet ved »Viking«-Sagen, som beviste, at Skibsførerne betragtede sig som solidariske med deres Repræsentation, saa længe der var Mening deri.

Foreningens Reorganisation blev imødeset med store

Forventninger, som næppe var bleven skuffet, dersom ikke den først valgte Formand ved en tidlig Død var standset i den Gerning, han paatog sig ved almindelig Tillid. Det næste Formandsvalg var omtrent afgjort før Generalforsamlingen, men en diplomatisk Manøvre — Afkald paa passende Vederlag, tilintetgjorde disse Forhaabninger, og Foreningens Prestige har siden maattet undgælde for dens Økonomi. Maaden hvorpaa den ny Formand optog »Viking«-Sagen blev for Foreningen en Kalamitet, som der skal Tid og Taalmodighed til at overvinde; og vil man sammenligne den med en lignende Sag, hvorved en tidligere Formands værdige og hensynsfulde Optræden over for Ø. K. hurtig bragte en tilfredsstillende Afslutning, da kan der ikke godt tænkes et bedre Bevis paa, at Kaptajnen har overtaget en Stilling, som han mangler Betingelse for at udfylde tilfredsstillende.

Der var noget paafaldende i, at Foreningens nuværende Formand begyndte den ny Virksomhed ved i Medlemsbladet at klassificere de Skibsførere han repræsenterede i l u n k n e o g i n d i f f e r e n t e samt k æ r n e s u n d e o g e n e r g i s k e: men det er endnu mærkeligere, at denne Erklæring vistnok er det eneste Forsøg paa at samle Tilslutning om den samtidige Oplysning, »at Foreningens skønneste Opgave er at være et Værn og Værg for Standen«. Er der i den mellemliggende Tid fra Formandens Side udrettet noget i den Retning, da er det i ethvert Tilfælde blevet vel bevaret for Kritik.

Der siges, at ingen Profet er velset i sit Fødeland, og det er muligt, at noget lignende kan anføres som en formildende Omstændighed for den Mangel paa Omsorg, der i de sidste Aar er vist denne Forenings Anliggender. Den ærede Formands Hæderlighed og Energi er vistnok hævet over al Kritik; men det er muligt, at andre og vigtigere Sager fortrinsvis optager Kaptajnens Interesse. Det kan f. Eks. tænkes at være »Den nordiske Skibs-officers-Forening«, »Fællesraadet for nautiske Foreninger« eller andre store Ideer, som gennem Formandens Stilling med Tiden vil kaste en vis Glans over Foreningen som Ækvivalent for det, der i andre Retninger er tabt.

De sidste Aar har været særlig rige paa Begivenheder, der har berørt og paavirket Skibsførernes Interesse, blandt andet kan nævnes nogle af Regeringen nedsatte Kommissioner, men ved disse som ved andre Spørgsmaal, der vedrører Førernes Anliggender, har Foreningens Repræsentanter glimret ved deres Fraværelse, og det uagtet der gennem Medlemsbladet og paa anden Maade er gjort store Anstrængelser for at komme i Betragtning. Farende Medlemmers Opfattelse af Repræsentationens Virksomhed er nærmest i Overensstemmelse med Avtoriteternes og viser i Retning af Mangel paa Sympati; da et saadant Standpunkt er uholdbart i Længden og ikke kan bortforklares ved Medlemsbladets Hentydning til, at Tilsidesættelsens Aarsag skulde være rette Vedkommendes Mangel paa Forstaaelse, saa er det uden Tvivl paa høje Tid, at Medlemmerne tager denne Sag op til alvorlig Overvejelse.

Det er i Sagens Natur, at den lønnede Repræsentant for farende Skibsførere maa have en ikke ubetydelig Myndighed til at optræde paa de Fraværendes Vegne; men disses Tillidsmænd — Bestyrelsen, er som Formandens Foresatte medansvarlig for den højst beklagelige Situation, hvori Foreningen befinder sig; og det maa særlig være dens Pligt at sørge for, at Foreningen fremtidig bliver ledet paa en saadan Maade, at den efterhaanden kan genvinde noget af den Avtoritet, Anseelse og Velvilje, som ingen Forening kan undvære. Bestyrelsen bør ikke undervurdere det Ansvar, den har paataget sig, ikke alene over for Foreningens enkelte Medlemmer, men tillige imod alle dem, der er interesseret i, at Skibsførerne, som Stand betragtet, bliver respekteret ved Behandling af Sager, der vedrører deres Stilling.

P. H e d e g a a r d.

Fragtmarkedet.

Der er fremdeles Fasthed allevegne, og navnlig har der i Kulbefragtninger fra England, Skotland og Wales været udfoldet megen Aktivitet. Raterne er i alle Retninger højere, end de har været i en lang Aarrække, og for flere Pladsers Vedkommende ser det ud, som om Toppen knap er naaet. Fra Tynen eller Genua blev der saaledes sluttet til 9/6 à 9/9 for en Uges Tid siden, derefter skruedes Raten op til 10/3 à 10/6, som betales i indeværende Uge for Baade paa indtil 5,400 Tons, og det skulde ikke forbyse, om der blev betalt op til 11/. Ad Østersøen til ligger Forholdene noget lignende, idet der nu glat betales 6/ til Swinemünde, 6/6 Stettin, 6/6 à 6/9 Königsberg, 6/9 à 7/ for 1,000—1,400 Tons Baade til Danmark. De hjemgaaende Markeder ligger gennemgaaende ogsaa godt, og i Særdeleshed er der Fasthed og Opgang i det nordamerikanske Marked. Der betales f. Eks. op til 40/ fra Savannah med Bomuld til Liverpool eller Bremen, 6/6 à 7/ Dødvægt paa Timecharter, Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet. La Plata Befragterne holder sig endnu noget tilbage, men det kan næppe vare længe, inden de kommer i Markedet efter forøget Maalestok, saa dette Marked maa ogsaa for en Gangs Skyld siges at ligge lovende. Angaaende Befragtninger i de enkelte Markeder henholder vi til det efterfølgende:

Østen. Fra Vladivostok til U. K. sluttet adskillige Dampere til 30/ pr. November—December. Filipinerne/Marseille, U. K., Kontinentet 37/6 Copra Basis pr. December. Kalkutta/U. K., Kontinentet 23/9 (én), 24/6 (to Havne) d. w. Basis pr. November. Madras Kysten/Marseille 30/ pr. November. Bombay/Hull og Antwerpen 21/6 d. w. Basis pr. November. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K., Kontinentet (udsøgt Havn) 17/6 pr. 10.—25. Januar.

Sortehavet. En enkelt stor Baad sluttet fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa til 9/9 London, Havre, Antwerpen, Rotterdam, 10/ Emden eller Weser, 10/3 Hamburg, 600 Tons Lastning, »free turn«, pr. December. Kherson og Odessa/London, Hull eller Rotterdam 11/ d. w. Basis, option Kherson og Novorossisk 3 d. mere, prompt. Donau betale 11/9 Rotterdam, 12/ Hull, London eller Antwerpen, 12/6 Hamburg, Frcs. 13¼ Marseille. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 10/6, St. Louis du Rhone Frcs. 12. Kustendje 11/6 N. C. eller »any«, 12/ Hamburg, 10/3 Antwerpen. Mindre Baade Bulgarien/N. C. eller »any« 12/ à 12/3, Hamburg 12/6. Alt pr. November.

Middelhavet. Port Said/Java 10/, Aleksandria/London 11/1½; U. K. (direkte Havn) 12/. Sfax/Nantes 7/9 f. o. b.; Seriphos/Rotterdam 8/; Tunis/Kalkutta 13/ for Salt; Algier/Tyne Dock 6/7½, Option Jarrow 6/9; Marseille/Sverig (fire Havne, ikke nordligere end Stockholm) 15/ pr. Ton Oljekager; Bilbao/Rotterdam 5/4½; Middlesbro 5/9, Option Stockton 5/10; Huelva/Fleetwood 9/3 f. o. b.; New Orleans 11/3 f. d. Alt pr. November.

Nordamerika. Petroleum New York/Brasilien (fire Havne) Basis 24½ C. til én Havn; Deals St. John N. B./Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 48/9, prompt. Fra Wilmington til Liverpool eller Bremen sluttet flere Baade til 32/6 pr. December—Januar, og et Par Baade til 35/ til Liverpool og 35/6 til Bremen pr. November; Savannah/Liverpool eller Bremen 40/ Bomuld pr. 10.—31. December; Pensacola/Liverpool eller Bremen 37/6, Havre 40/, pr. December. Tampa og Savannah/Japan 65/ Form. »O« pr. December, Tampa og New Orleans eller Galveston/Liverpool og Cork 41/3 pr. December.

Sydamerika. Buenos Aires/U. K., Kontinentet 14/1½ O. C. pr. Januar, 14/ O. C. pr. Februar/Marts. San Lorenzo/U. K., Kontinentet 14/9 à 15/ O. C. pr. Januar, Bahia Blanca/U. K., Kontinentet 16/3 O. C. pr. Januar, U. K./Kontinentet (udsøgt Havn) 17/ O. C., Havre, pr. Februar—Marts.

Østersøen. Blandt Befragtningerne kan nævnes: Riga/West Hartlepool 9/7½ Sleepers; Riga/London 10/ Sleepers; Riga/Rotterdam 1/3 Havrebasis; Riga/Amsterdam eller Zaandam Hfl. 16 Kapphjælker; Riga/Antwerpen Frcs. 33¾ D. B. & 1/3 Boards. Windau/Newport eller Port Talbot 11/3 Sleepers. Trångsund/Hull 34/ D. B. B., 38/ Slatings; Hernösand og Gelle/Cardiff 37/6 D. B. B.; Sundsvall/Antwerpen Frcs. 38 D. B.; Sundsvall/Rotterdam Hfl. 15 D. B. Fra Petersborg har der været betalt 45/ à 50/ pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Østkysten, 34/ à 35/ pr. Favn Pulpwood til Norges Østkyst, 1/7½ Hvedebasis Emden eller Rotterdam. Fra Libau kan faas 1/1½ Havrebasis til Tynen, 1/2¼ engelsk Kanalhavn og fra Königsberg noteres 1/4½ Hvedebasis til Rotterdam, 1/6 Hull. For Sukker fra Danzig noteres 6/9 til London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttet bl. a. Kronstadt 7/9 (3,600), Riga 5/ (400), Königsberg 5/6 (2,100), Stettin 6/3 (1,300), Stockholm 5/9 (3,000), Aalborg 5/6 (2,800), Horten 7/ (1,150), Chantenay 7/ (2,000), Gibraltar 8/6 (1,900), Genua 10/3 à 10/6 (3,000—4,000) Port Said 9/3 (4,100). Hull/Esbjerg 6/3 (1,300), Bandholm 6/7½ (1,450). Firt of Forth/Stettin 6/3 (2,300), Sønderborg eller Haderslev 7/ (1,400), Aarhus 6/7½ (1,350). Blandt Befragtningerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Honfleur 5/9 (2,200), Lissabon 7/6 (2,800), Malaga 10/ (1,100), Genua 9/6 (5,000), Neapel 10/ (4,600), Port Said 9/3 (4,600—5,600), Bombay 12/ (6,000) Barbados 8/6 (4,500), Buenos Aires 18/ (4,000), River Plate 17/9 (4,500).

Fra Sø og Land.

Den ny Cunard Dampner »Laconia«, som for et Par Maaneder siden løb af Stabelen hos Swan, Hunter & Richardson, Wallsend on Tyne, er et Søsterskib til den tidligere byggede »Franconia«, og forbinder en moderat Hastighed med den yderste Komfort for Passagererne og stor Lasteevne. Paa et Deplacement af 25,000 Tons kan den saaledes medføre 300 første, 400 anden og 2,000 tredje Klasses Passagerer sammen med en 7,000 Tons Ladning foruden Bunkerkul m. m. Den udmærker sig endvidere ved at være det første engelske Skib, der forsynes med Frahm's System af Vandtanke, til Modvirkning af Rulningsbevægelserne i høj Sø. Man venter, at »Laconia« af denne Grund skal blive særlig søgt af Passagererne. Den samlede Længde er 625 Fod, Bredden 72 Fod med en Register Tonnage paa 18,150 Tons.

Hovedmaskineriet er af Firgangs Ekspansions Typen, afbalanceret efter Yarrow-Schlick Tweedy's System. Damptrykket er 210 Pd. pr. Kvadrattomme tilvejebragt i seks cylindriske Kelder med Indfyring i begge Ender. (»Engineering«.)

Et interessant Reparationsarbejde udførtes i Juli Maaned af Britisk Autogenous Welding Co. paa et Værft i Sunderland, hvor en Dampner »Taylor« efter Kollision var kommet ind med bøjet Stævn, som det viste sig umuligt at rette paa Plads. Den blev derfor skaaret over, omtrent 12 Fod under en af de laskede Samlinger, borttaget og rettet i Værkstedet, atter sat paa Plads og svejset i sin Stilling paa Stedet. Stævn-Sektionen er 10 × 3 Tommer, og den samlede Tid, der medgik til Svejsningen, var ni Timer, saaledes at Dampneren var i Stand til at komme under Kulfyldningsapparatet i rette Tid. Reparationen kostede ialt 1,080 Kroner, men sparede Dampneren otte à ti Dages Tilbageholdelse, hvad den subsidiært større Reparation med at udtage Stævnen paa anden Maade vilde have taget. Ved Svejsemetoden borttoges endda yderligere kun et Minimum af Plader. Arbejdet udførtes under Tilsyn af Lloyds Inspektør. (»The Steamship«.)

Ødelæggelse af Isbjerge. Et mærkeligt Forslag fremsattes fornylig af en Korrespondent til »Evening Star« med Hensyn til de Isbjerge, som kommer i Sigte fra Dampere i Nord-Atlantehavet. Han foreslaar, at det burde paalægges enhver Océandampner at føre en eller flere Kanoner, saa den kunde afskyde Granater fyldt med stærke Sprængstoffer mod ethvert Isbjerg, som den kom i Nærheden af. Mange af disse flydende Ismasser hænger kun saa løst sammen, at nogle skarpe Skud vilde skille dem ad i saa smaa Dele, at de ikke længere var farlige for Sejladsen. Desuden burde tre eller fire dertil særlig indrettede Skibe krydse ved New Foundlands Kyst for at ødelægge disse farlige, omdrivende Øer, førend de kommer ind i Atlanterhavets Dampernes Ruter.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2500. Vrag rapporteret. Graadby VSV. Nordsean. 8 Sm SV. t. V. ½ V. fra »Graadby« Lys- og Fløjtetønde er rapporteret 1 Mast, formentlig fast i et mindre, sunket Fartøj, 1 à 2 m over Vandet. Vraget er eftersøgt, men paa det angivne Sted fandtes intet Vrag. »Graadby« Lys- og Fløjtetønde: 55° 25' (46'') N. Br. 8° 15' (00'') Ø. Lgd.

2501. Fyr midlertidig slukket. Løb tilsandst. Nyminde-Gab. Jyllands V.-Kyst. Nordsean. Nyminde Gab er tilsandst. Forlyret er midlertidig slukket og Forbaaken midlertidig nedlagt. 55° 48' (18'') N. Br. 8° 10' (45'') Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 105, Fyr.-Fort. Nr. 36.)

2502. Lys- og Fløjtetønde atter tændt. »Thyborøn«. Besøjeing upaalidelig. Thyborøn-Kanal. Nordsean. »Thyborøn« Lys- og Fløjtetønde er atter tændt. 56° 42' (35'') N. Br. 8° 10' (45'') Ø. Lgd.

Dybden paa Havvejen er 4 m, i Kaaalen, paa Fjordgrunden og i Gaasholm-Løb 3 m. Der er 3 r. Dybde mellem Nordsean og Limfjorden. Fyrbelysningen er indtil videre upaalidelig. Ved Lodshuset er rejst et midlertidig Signalmast, hvorfra der vises Signaler for Strøm, men Signaler for Vandstand gives foreløbig ikke. (Danske Lods, Side 110 og 112. Havne-Lods, Side 138 og 140. Fyr.-Fort., Side 20. Søm.-Fort., Side 33.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2444. København 1911.)

2503. Vrag. Lønstrup V. Jyllands V.-Kyst. Nordsean. Ifølge Telegram til Marine-ministeriet er en tysk Galeas sunket i 13 m Vand ud for Lønstrup, 1 Sm fra Land. Noget af Rigingen er over Vandet. Lønstrup: 57° 28' N. Br. 9° 48' Ø. Lgd.

2504. Oplysning om Dybde. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat. I den gravede Rende over Hals-Barre er der 7,5 m ved daglig Middelvandstand i en Bredde af mindst 56 m. Den yderste Del af Løbet, indtil c. 200 m uden for Klokketønden, har en Bredde af 62 m. I og i Nærheden af Løbet, imellem Klokketønden og »Hals« Fyrskib. Barren: 56° 58' N. Br. 10° med 6,5 à 7,5 m Vand, imellem Klokketønden og »Hals« Fyrskib. Barren: 56° 58' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 159. Havne-Lods, Side 6.)

2505. Vrag rapporteret. Langeland S.-Spids V. Østersøen. Ifølge Telegram fra »Marine-ant« i Berlin er en Mast rapporteret 1 m over Vandet, 6½ Sm V. ½ S. fra Kjels-Nor Fyr, der ligger paa 54° 43' 52" N. Br. 10° 43' 31" Ø. Lgd.

Vraget er forgraves eftersøgt.

2506. Vrag. Bøgestrommen. Østersøen. Paa S.-Siden af Indløbet til Bøgestrommen er sunket en Jagt, der ligger ulidelig for Sejladsen. Indløbet: 55° 07' N. Br. 12° 15' Ø. Lgd.

2507. Baake blæst om. Lindholm. Bandholm. Smaalands-Farvandet. Lindholm Bagbaake, der tjener til at lede gennem Løbet til Bandholm, er blæst om, den vil snarest blive rejst igen. 54° 53' (01'') N. Br. 11° 27' 21" Ø. Lgd.

2508. Trykfejl. »Den Islandske Lods«. I Distancetabelen til »Den Islandske Lods« er Distancen Thørshøit-Bakkafjordt opgivet til 63 Sm, læs 53 Sm.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2509. Havn midlertidig spærret. Fyr midlertidig slukket. Lomma. Sundet. Sverrig. Lomma Havns N.-Mole er delvis ødelagt af Seen, hvorved Havnen er utarbar. Havneløbet er midlertidig slukket. 55° 40' 34" N. Br. 13° 03' 32" Ø. Lgd.

2510. Klokketønde drevet fra Station. Klotet. Utlågan. Klotet Klokketønde, S. for Utlågan, er drevet fra Station. Klotet. Utlågan.

Skomerten »Shepard«, ud for Wood End, er forgraves eftersøgt. Wood End: 42° 01' N. Br. 70° 12' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2227. København 1911.)

2541. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde. Mishaum Ledge. Buzzards Bay Entrance. Massachusets. Omtrunt den 21de November 1911 ombyttes Mishaum Ledge Klokketønde Nr. 3 med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. En Spirmarkotønde udlægges ved Lys- og Klokketønden. Mishaum-Point: 41° 31' N. Br. 70° 57' V. Lgd.

2542. Fyr nedlægges. Corner Stake. Newark Bay. New Jersey. Den 23de November 1911 nedlægges Corner Stake Fyr. 40° 38' 46" N. Br. 74° 10' 06" V. Lgd.

2543. Stationstønder udlagt. Main Channel. Chesapeake Bay. Følgende Stationstønder er udlagt: 1) Stumpstønde L.V/46 i 10 m Vand ¼ Sm N. 67° V. fra »Tail of the Horse-Boe« Fyrskib Nr. 46. 2) Stumpstønde L.V/45 i 10 m Vand ½ Sm N. 27¼° V. fra »Thirty-five-Foot Channel« Fyrskib Nr. 45. Fyrskib Nr. 48: 36° 58' 54" N. Br. 76° 00' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2109. København 1911.)

2544. Ombygning af Tønde opsat. Charleston Harbor. South Carolina. Second North Side Tønde 4 vil ikke blive ombygget for c. 29de November 1911. 32° 43' 24" N. Br. 79° 48' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2362. København 1911.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2445. Fyr upaalideligt. Greytown. Nicaragua. Greytown Fyr er fuldstændig upaalidelig. 10° 56' N. Br. 83° 43' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2546. Lystønder udlagt. Monte Video—Colonia. Rio de la Plata. En Lystønde, der viser rødt Blink, er udlagt c. 1½ Kbl S. for Buen Viaje Rev, der ligger paa 34° 56' S. Br. 56° 07' V. Lgd.

Mellem Monte Video og Colonia er udlagt følgende Lystønder: 1) En Lystønde, der viser rødt Blink, i 7,5 m Vand paa V.-Siden af Banken, der strækker sig ud fra Espinillo Point. 34° 49' 58" S. Br. 56° 26' 13" V. Lgd. 2) Den røde Lystønde, der ligger i 7,5 m Vand paa S.-Siden af Santa Lucia Bank, viser hvidt Blink. 34° 53' 15" S. Br. 56° 32' 50" V. Lgd.

3) En Lystønde, der viser rødt Blink, i 7,5 m Vand paa S.-Siden af San Gregorio Bank. 34° 42' 50" S. Br. 56° 53' 00" V. Lgd. Lystønden, der i eng. Kort læs ¼ Sm S. for denne Lystønde, findes ikke. 4) En Lystønde, der viser hvidt Blink, i 7,5 m Vand paa Kanten af Banken, for Indløbet til Rio Pavon. 34° 32' 25" S. Br. 57° 05' 15" V. Lgd. 5) En Lystønde, der viser rødt Blink, i 5 m Vand paa S.-Siden af Banken, der strækker sig ud fra Indløbet til Cufre River. 34° 27' 43" S. Br. 57° 11' 00" V. Lgd. 6) En Lystønde, der viser hvidt Blink i 5,5 m Vand c. 2½ Sm Ø. for Rosario Point. 34° 27' 20" S. Br. 57° 18' 00" V. Lgd.

7) En Lystønde, der viser rødt Blink, i 5,5 m Vand S. for Sauce Point. 34° 27' 22" S. Br. 57° 27' 12" V. Lgd. 8) En Lystønde, der viser hvidt Blink, i 5,5 m Vand paa S.-Siden af Banken, der strækker sig ud fra Artilleria Point. 34° 27' 58" S. Br. 57° 33' 58" V. Lgd.

9) Den røde Lystønde, der ligger i 5 m Vand S. for Pipas Rock, viser rødt Blink. 34° 29' 10" S. Br. 57° 42' 12" V. Lgd.

Løbet til Colonia, S. om Gabriel Island, er afmærket: 1) Paa Styrbords Side, paa N.-Enden af Fishers Bank, med 2 røde Lystønder, der viser rødt Blink. 2) Paa Bagbords Side, S. for Gabriel Island og ved SØ-Siden af Laja Bank, med 2 sorte Lystønder, der viser hvidt Blink.

Paa V.-Siden af Colonia Red er udlagt 2 sorte Lystønder, der viser hvidt Blink, paa Ø.-Kanten af Banken fra Gabriel Island. Colonia Fyr: 34° 28' S. Br. 57° 52' V. Lgd.

2547. Rev og Skær. Dublé Shoal. Narborough Island. Chonos Archipelago. Chile. Et c. 1 Sm langt Rev, med ukendt Dybde, ligger i 29 m Vand 8¼ Sm N. 10° V. fra Cape Lort. Revet kaldes Dublé Shoal; det bryder kun paa det med svær V.-lig Sø. 44° 23' S. Br. 74° 50' V. Lgd.

c. 5 Sm N. 34° Ø. fra Cape Lort er et Skær med ukendt Dybde, paa hvilket det bryder med svær V.-lig Sø. 44° 28' S. Br. 74° 44' V. Lgd.

Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 1325.

2548. Tønde flyttet. Buey Rocks. Quirquina Channel. Conception Bay. Grunden ved Buey Rocks har 6,5 m Vand, den ligger 1 Kbl S. 22° Ø. fra Ø.-Enden af Buey Rocks, den danner en Fortsættelse af denne og falder derefter stejlt af. Lystønden er flyttet 1 Kbl SØ. i og ligger nu 5¼ Kbl S. 53° V. fra Shell Rock. 36° 38' S. Br. 75° 05' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2167. København 1911.)

2549. Fyr tændt. »Blanco Encalada« Vrag. Caldera. Paa Vraget af »Blanco Encalada«, c. 5 Sm N. 34° Ø. fra Cape Lort er et Skær med ukendt Dybde, paa hvilket det bryder med svær V.-lig Sø. 44° 28' S. Br. 74° 44' V. Lgd.

Jången Fyr, er drevet c. 1200 m NØ. i. En Slæge med 2 opadvendte Koste vil snarest muligt blive udlagt paa Kløkkendens Plads, indtil denne atter er paa Station. 56° 00', N. Br. 15° 48', Ø. Lgd.

2511. Fyr forandret. Utången. Utången Fyr viser nu To-Blink hver 6 Sek. Lysvinklerne er ulforandrede. 56° 00' 50" N. Br. 15° 47' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1331. Kjøbenhavn 1911.)

2512. Fyr forandret. Borgøholm. Kalmarssund. Borgøholm Fyr er nu forandret til et Fyr med En-Formarkelse hver 4 Sek. 56° 52' 38" N. Br. 16° 38' 08" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 153. Kjøbenhavn 1911.)

2513. Redningsstation oprettet. Flisviken. Høborg. Gøtland S.-Kyst. Ved Flisviken, SØ for Høborg Fyr, er oprettet en Redningsstation med Brød og Raketapparat. 56° 55' N. Br. 18° 11' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

2514. »Nørstrømsgrund« Fyrskib inddraget. Bottniske Bugt. Ifølge Telegram fra Løds-kaptajnen i Luleå er »Nørstrømsgrund« Fyrskib inddraget. 65° 07' 30" N. Br. 22° 19' 34" Ø. Lgd.

2515. »Plevna« og »Nalklianen« Fyrskibe inddraget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibe »Plevna«, 65° 26' 12" N. Br. 24° 22' 00" Ø. Lgd., og »Nalklianen«, 64° 35' 50" N. Br. 23° 50' 51" Ø. Lgd., er inddraget.

2516. Fyrskibet »Storbroten« atter paa Station. Bottniske Bugt. Fyrskibet »Storbroten« er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddraget. 60° 25' 18" N. Br. 19° 10' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2133. Kjøbenhavn 1911.)

2517. Baaker opført. Palva. Abo Distrikt. Til Brug ved Sejladsen gennem det ny afmærkede Farvand fra Bockholm til Palva er opført 2 Sæt Ledebænkere. Første Sæt: 1) Palva N.-Baake. 60° 28' 06" N. Br. 21° 39' 18" Ø. Lgd. 2) Iso Pikari Baake. 60° 28' 06" N. Br. 21° 38' 18" Ø. Lgd. Andet Sæt: 3) Palva S.-Baake. 60° 27' 48" N. Br. 21° 38' 54" Ø. Lgd. 4) Palva nedre Baake. 60° 27' 54" N. Br. 21° 38' 30" Ø. Lgd. Alle 4 Baaker er Stangbaaker, sorte foroven, hvide forneden, med Trekant paa Toppen, 1 og 3 Spidsen opad, 2 og 4 Spidsen nedad. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1811. Kjøbenhavn 1910.)

2518. Fyrskibet »Lihau« udlagt. Østensen. Rusland. Fyrskibet »Lihau« er nu udlagt i Ledelyrinten, paa 56° 30' 52" N. Br. 20° 51' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2270. Kjøbenhavn 1911.)

2519. Kendelige Punkter. Putziger Wiak. Tyskland. Ved Putziger Wiak findes følgende Punkter, som er synlige langt fra: 1) Seeleld Skorstien, 54° 42' 53" N. Br. 18° 26' 17" Ø. Lgd. 2) Et kendetegnet Tårn ved Rawa, 54° 38' 00" N. Br. 18° 30' 28" Ø. Lgd. 3) Fyrtaarn-taarnet ved Heisteneest, 54° 39' 58" N. Br. 18° 45' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

2520. Belysning forandret. Swinemünde. Fyrene ved Haymündeløbet ved Swine-münde er nu forogsvis forandret. Ledelyrene: 53° 55', N. Br. 14° 17' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1812. Kjøbenhavn 1911.)

2521. Vrag afmærket. Greifswalder Bodden. I Greifswalder Bodden, 1½ Sm N. 68° V. fra Tønden ved Ariadne Grund, er sunket et 3-masted Fartøj. En grøn Vragflønde med S.-lig Topbetegnelse er udlagt 25 m S. fra Vraget. 54° 12', N. Br. 13° 32' Ø. Lgd.

2522. Bro bygget. Hørup Hav. Als. Flensborg Fjord. En Bro, der skal bruges til Skyde-plads for Torpedoer, er bygget i Hørup Hav. Brohovedet ligger paa 54° 54' 16" N. Br. 9° 54' 37" Ø. Lgd. Inderenden af Broen ligger i Lihau: »Brohovedet«—Taaeriet paa Schwartzkopf Torpedofabrik«. Positionerne svarer til danske kort. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2523. Dybde og Beliggenhed af Grund. Bläckhall Fyr Ø. Bøhuskysten. Sverrig. Paa 3 m Grunden Ø. for Bläckhall Fyr er der kun 1 m Vand. 58° 18' 37" N. Br. 11° 24' 45" Ø. Lgd. Den i svensk Kort Nr. 73 paa 58° 18' 20" N. Br. 11° 24' 35" Ø. Lgd. angivne 3 m Grund ligger paa 58° 18' 15" N. Br. 11° 24' 32" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2524. Drivende Vrag. Terschelling N. og Sandette-Bank N. Nordsøen. Den 3die Novemher 1911 er et overskyttet Vrag, af hvilket en Del fra Tid til anden var synligt, observeret c. 20 Sm N. 67° Ø. fra »Terschellingbank« Fyrskib, paa 53° 36' N. Br. 5° 22' Ø. Lgd. Den 3die November 1911 er et overskyttet Vrag, tilsvarende en kendt Fiskekutter, observeret N. for Sandette-Bank, paa 51° 20' N. Br. 1° 56' Ø. Lgd.

2525. Baee fundet. Kongsfjord. Norge. Ved Indsejlingen til Kongsfjord indre Havu er

fundet en Baee med 3 m Vand. Et Sømærke er midlertidig udlagt paa Baeen. 70° 42' 36" N. Br. 29° 19' 25" Ø. Lgd.

2526. Grunde. Rotersund Fyr SØ. Væser. Tyskland. SØ for Rotersund Fyr findes følgende Grunde: 1) En 5 m Grund paa 53° 51' 08" N. Br. 8° 05' 15" Ø. Lgd. 2) En 8 m Grund paa 53° 50' 57" N. Br. 8° 05' 30" Ø. Lgd. 3) Paa 53° 50' 46" N. Br. er der mellem 8° 06' 45" og 8° 06' 00" Ø. Lgd. flere Steder med 9 m Vand.

2527. »Amrumbank« Fyrskib midlertidig inddraget. Fyr midlertidig slukket. Ochsensund. Fyrskibet »Amrumbank« har forladt sin Station. 54° 32', N. Br. 7° 53', Ø. Lgd. Taaermarketyret paa Ochsensund, Pelworn, er slukket indtil videre. 54° 29', N. Br. 8° 41', Ø. Lgd.

2528. Sømærke rapporteret. »Norderney« Fyrskib N. Føeren af den engelske Dampet »Romeo« rapporterer at have observeret en stor, rød Kugletønde c. 1 Sm N. for »Norderney« Fyrskib paa 53° 57' N. Br. 7° 14' Ø. Lgd.

2529. Tønde omhyttes med Lystønde. Hund Nord. Doekoget. Ems. Holland. Den rød og sort lodret sribede Banktønde Hund Nord (Butten-Hond) sket om kort Tid omhyttes med en rød og sort sribet Lystønde med Kors og Flag, der viser hvidt Lys med En-Formarkelse hver 4 Sek. 53° 26', N. Br. 6° 55', Ø. Lgd.

2530. Fyr tændes. Roodhuis. Brielsehe Maas. Den 15de November 1911 tændes et hvidt, fast Fyr ved Roodhuis, Brielsehe Maas. Brandetid: 1ste September—1ste April. 51° 54' 03" N. Br. 4° 12' 12" Ø. Lgd.

2531. Fyr forandret. Covessa Skerries. Moray Firth. Skotland. Covessa Skerries Blink-Fyr viser nu Et-Blink hver 30 Sek. 57° 43', N. Br. 3° 20', V. Lgd. (Kort Nr. 179 og 180).

IV. Kanalen. Vestkyst af England og Skotland Irland.

2532. Fyr forogsvis forandret. Bas Sablons. Baie de Saint-Malo. Frankrig. Bas Sablons (Portfyr, Chenal de Saint-Malo) hvide Fyr med En-Formarkelse er forogsvis forandret til et grønt, fast Fyr, der kun lyser kraftigt fra N. 53° V. til N. 49° V. Lysvæne: 16, Sm. I øvrigt uforandret. 48° 38' 12" N. Br. 2° 01' 18" V. Lgd.

2533. Drivende Vrag. Ouessant NMØ. Den 5te November 1911 er en c. 12 m lang Lægter med Uophugning paa Agterdækket og udenbords hængende Slæbetrosser observeret paa 48° 50' N. Br. 4° 50' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2534. Drivende Vrag. Puerto SV. og Kap Spartei VSV. Atlanterhavet. Den 29de Oktobher 1911 er en opreistaende Mast, tilsvarende fast i et under Vandet drivende Vrag, observeret paa 40° 33' N. Br. 9° 30' V. Lgd.

Den 3die eller 4de November 1911 er en c. 10 m lang Flaade, 1 m over Vandet, observeret c. 4 Sm VSV. fra Kap Spartei, der ligger paa 35° 47', N. Br. 5° 55', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1054. Kjøbenhavn 1911.)

2535. Vrag uskadeligt. Rivière de l'Aunne. Brest. Frankrig. Vraget af Southaden i Chenal de l'Aunne er forstrundet og Aamerkingen inddraget. 48° 17' 04" N. Br. 4° 16' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 781. Kjøbenhavn 1911.)

2536. Lystønde forogsvis forandret. Banc de Saint-Georges. Giroude. Lystønde Nr. 13 paa SV.-Kanten af Banc de Saint-Georges er forandret og viser nu forogsvis rødt To-Blink hver 12 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 6 Sek. 45° 35' 25" N. Br. 1° 01' 18" V. Lgd.

2537. Fyr forandret. Jacksons Arm. White Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Jacksons Arm hvide Fyr med Formarkelse er atter forandret til et hvidt, fast Fyr. 49° 51' 40" N. Br. 56° 44' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1699. Kjøbenhavn 1911.)

2538. Tænding af Fyr opst. Steele Ledger. Belfast Marbour. Penobscott Bay. Maine. Forende Stater i Nord-Amerika. Steele Ledger hvide Lynfyr vil ikke blive tændt før 1 December 1911. 44° 25' 10" N. Br. 68° 58' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2353. Kjøbenhavn 1911.)

2539. Grund borttaget og Tander inddraget. Broad Sound. Boston Harbor. Massachusetts. 7 m Grund 1½ Sm N. 19° Ø. fra The Graves Fyr er borttaget. Mindste Dybde er nu 13 m. The Graves Fyr: 42° 21', N. Br. 70° 52', V. Lgd.

Dumping Ground Obstruction vandret sribede Spiritønde og Dumping Ground Range hvide Stumpønde er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1608 1909 og 2038. Kjøbenhavn 1911.)

2540. Vrag forgesvæft eftersøgt. Wood End. Cape Cod Bay. Massachusetts. Vraget af

291

Caldera Havn, vises fra en grøn Jerusøjle et grønt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 1,5 Sek. Flammens Højde: 5 m. Lysevne: 8 Sm. 27° 04' S. Br. 70° 51' V. Lgd.

2550. Grund findes ikke, Angamos Point NV. Grund afmærket. **Abtao Rock.** Mejillonas del Sur Bay. 9,5 m Grunden 12½ Kbl N. 53° V. fra N-Spiden af Angamos Point er forgyves eftersøgt.

Abtao Rock ligger 11 Kbl N. 50° V. fra Angamos Point N-Spids, 1 Kbl N. 22° V. fra Beggenheden i Kortene. Paa NV-Siden er i 60 m Vand udlagt en rød Spidstønde med Kegle. mærket »Abtao«, 12¾ Kbl N. 51° V. fra Angamos Point. Angamos Point: 23° 00', 2 S. Br. 70° 29', 2 V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2551. Baake nedlagt permanent. La Pila. Gaeta. Italien V.-Kyst. Den ødelagte Baake paa La Pila vil ikke blive genopført. 41° 15' N. Br. 13° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2741. Kjøbenhavn 1910).

2552. Lystønde flyttet og forandret. Chioggia. Italien Ø.-Kyst. Lystønden, e. 300 m Ø. fra Molefyret ved Caroman Fort, er inddraget og en Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt c. 800 m S. 85° Ø. fra ovennævnte Molefyrt. Flere Tønder er udlagt mellem Lystønden og den nye Mole. Molefyret: 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1853. Kjøbenhavn 1911).

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2553. Fyr tændes. Mamelie Islet. Seychelles Islands. Omtrent den 1ste Januar 1912 tændes et hvidt, fast Fyr paa Toppen af Mamelie Islet, Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 17 Sm. Graa, 10 m høj, trebenet Baake. 4° 28' 55" S. Br. 55° 32' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2375. Kjøbenhavn 1911).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2554. Rev. Nias S. Sumatra V.-Kyst. Paa det Flak S. for Nias, hvor Kortet viser under 200 m, findes et stort Korallrev, der med S. strækker sig til 0° 09', 2 N. Br. og mod Ø. til 97° 57' Ø. Lgd. Flakket er 8 à 11 Sm bredt. Mindste Dybde 24 m er fundet paa 0° 14' N. Br. 97° 53', 7 Ø. Lgd. 34 m er fundet paa 0° 11' N. Br. 97° 52', 2 Ø. Lgd.

2555. Grunde. Poulo-Oui. Golf de Siam. Fransk Indo-China. Grunde med 4 m Vand er rapporteret 9 à 10 Sm N. 88° Ø. fra Poulo-Oui Fyr, og 5 à 6 Sm N. 83° Ø. fra samme Fyr er rapporteret Grunde med 5 m Vand. Poulo-Oui Fyr: 8° 26' N. Br. 104° 49' Ø. Lgd.

2556. Afmærkning forandret. Pei Ho. Gulf of Pe Chili. China. Den sorte Spiritønde med Kugle, Andvningstønden, ved Indløbet til Ferguson Channel, er atter udlagt paa S-Siden af Løbet, 23,2 Kbl N. 69° Ø. fra Forbaaken. Den ydre, sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse, er flyttet 8,1 Kbl N. 68° Ø. i og ligger nu 30½ Kbl N. 68° Ø. fra Forbaaken. Forbaaken: 38° 57', 7 N. Br. 117° 44', 7 Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2311. Kjøbenhavn 1911).

2557. Braad rapporteret. Irako Channel. Owari Bay. Honshu S.-Kyst. Japan. Braad formentlig paa et Skær, er rapporteret 1½ Sm S. 64° Ø. fra Toppen af Irako Zaki og S. 33° V. fra 502-foot Højen ved Honikiri. Irako Zaki: 34° 35' N. Br. 137° 01' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2558. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen mod Skibe fra Alexandria er ophævet. Spanien. — Tanger er erklæret pestsmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Novbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		111	111 1/4
Danmark	85 — 1/4	85 1/4	85 1/2
Norden	95 — 1/4	95 1/4	95 1/2
København		—	—
Carl	93 1/2 — 3/4	93 3/4	93 3/4
Dannebrog	93 1/2 — 3/4	93 1/4	94
Skjold	80 1/4	80	80 1/2
Urania		10	14
Union		—	—
Dampsk. af 1896	93 3/4 — 94	93 3/4	94
Hejmdal		103	104 1/4
Østasiatiske	141 3/4 — 1/2	141 1/2	141 3/4
Østersøen		—	—
Nordøen	6 1/2 — 6	6	8
Gorm	92 — 1/2	95	98
Torm		92	93
Inga		—	—
Cimbria	80 1/2 — 81	80 1/4	81
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		9	13
Forenede Bugser-Selskab		50	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	56 1/4 — 55 3/4	53 3/4	56
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		92 1/2	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 1/2	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		91 1/4	95
4% — — — 1. Serie.		96	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	89 1/2	89 1/2	89 3/4
4% — — —		94 1/2	94 3/4
3 1/2% Landkreditk.		88 3/4	90 3/4
4% Østift. Kreditf.		94 1/4	94 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalban.	147 1/2	147 1/2	148
Privatbank	113 1/2 — 113 3/4	113 1/2	113 3/4
Landmandsbank		142 1/2	142 3/4
Handelsbank	142 3/4	142 3/4	143
Grundejerbank	20 — 1/4	20 1/4	20 1/2
Burm. & Wain	102 1/2 — 102	101	101 1/4
Helsingørs Jærnk.	85 1/2	85 1/4	85 1/2
Sukkertiabr.	273 — 272 3/4	272 1/2	272 3/4
Bryggeri Aktier	191 — 190 1/4	190 1/4	190 3/4

Vekselkurser d. 15. November 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Han.lurg	88.95	89.75
London	18.20	18.16
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. November 1911.	
Russiske Noter	216.70
4% Russiske Consols	92.30
3 1/2% — Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	101.30
4% — 1890	94.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 140,000. „Danmark“ 64,000. „Norden“ 86,000. „Carl“ 28,000. „Dannebrog“ 62,000. „Skjold“ 86,000. „Dampsk. af 1896“ 34,000. „Hejmdal“ 46,000. „Gorm“ 16,000. „Neptun“ 6,000. „Dansk-russisk“ 228,000. „Østasiatisk“ 222,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anmærelse; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	N 1545	England, Oktober 1911:	Blad I, met nieuw
	R 2613	Mediterranen. — Marmarice and Karaghatchi harbours.	
	R 2743	France, North Coast. — Cape Levi to Fecamp.	
	R 620	France, North Coast. — Rade de la Hogue.	
	R 1988	United States, Atlantic Coast. — Penobscot bays.	
		China. — Samt sa inlet.	
		Tide Tables, 1912.	
		Holland.	
R	88	Reeden op de Noordkust van Java en nabijliggende eiland.	
		plan: Noordkust Java. Reede Cheribon. 1:50 000. Pris f. 0,95.	

Havarier og Forlis.

Maimaxe, Døsk. af Archangel, der, som meddelt, grundstødte ved Gjedser, er kommet flot, efter at en Del af Lasten var losset i Løgtene. Efter Dykkerundersøgelse indtog Skibet atter den lossede Last og fortsatte Rejsen til Frankrig.

Lily, Skonnert af Aarhus, har i Sundet været i Kollision med en ukendt Kvasse og fik betydelig Skade, foruden at Mesanmasten knækkede. Skibet er indgaaet i Gasværkshavnen for at losse.

Genius, Skonnert, er medens den laa til Ankers ud for Lønstrup, brændt og sunket. Besætningen reddede sig i Land i egen Baad.

Emmy, Skonnert af Arendal, er den 13. ds. grundstødt Syd for Diget ved Frederikshavn. Skibet, der staar paa Sandbund, har mistet Roret. Svitzers assisterer.

Haabet, Motor-Skonnert af Nykjøbing F., er sunket ud for Broen ved Guldborg med 350 Sække Foderstoffer. Skibet er løftet og lænset og ligger i Guldborg Havn.

Nymphen, Skonnert af Bergøvara, er den 15. ds. paa Rejsen fra Råfö til Odense med en Ladning Træ, kommet paa Grund paa Sprogø. Skibet har Assistance.

Fyn, 3/m. Sk. af Svendborg, er den 15. ds., da Skibet laa til Ankers i Kanalen, blevet paasejlet af engelsk Torpedobaad »Scorpion« og har faaet saa stor Skade, at Mandskabet maatte bjerges i Land. Skibet flyder paa Lasten.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau« ved Charles Hvilson, er i disse Dage Damperen »Salvage« solgt til E. M. Z. Svitzer's Bjergningsentreprise, her.

Gennem samme Firma er Barken »Japan«, der for Tiden er beliggende i Kjøbenhavn, solgt til et Ophugningsfirma ved Göteborg.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Dunkerque 15./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodostö 15./11. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 12./11. for Nizza. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. her 15./11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 10./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 13./11. — Arkansas, Petersen, ank. her 5./11. — Arno, Fischer, afg. Sevilla 15./11. til Lissabon. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 14./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 16./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fair Hill 12./11. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 13./11. til Newcastle. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 13./11. — Dagmar, Bøgvad, pass. Onessant 10./11. for Cadiz. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 14./11. til Stavanger. — Florida, Andersen, afg. Frederiksstad 15./11. til Aalborg. — Garonne, Sørensen, ank. Bordeaux 9./11. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 9./11. hertil. — Hengest, Munck, afg. herfra 15./11. til Riga. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 12./11. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Petersborg 15./11. hertil. — Jolantha, Rasmussen, ank. London 14./11. — Kasau, Mikkelsen, ank. London 14./11. — Kentucky, Andreasen, afg. Newcastle 6./11. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 14./11. — Knrsk, Wiencke, ank. Bordeaux 14./11. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 14./11. — Louise, Larsen, ank. her 14./11. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 11./11. til Nørre Sundby. — L. P. Holmblad, Kylesbeck, ank. Petersborg 28./10. — Minsk, Harder, ank. Riga 12./11. — Nicolai II, Kromann, ank. Petersborg 7./11. — Moskø, Jønsen, pass. Deal 13./11. for Algier. — Nordjylland, Søberg, ank. Genua 14./11. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 12./11. — Odessa, ank. Libau 13./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 14./11. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 16./11. for Libau. — Pregel, Iversen, pass. Dungeness 14./1. for Bordeaux. — Saga, Wiberg, pass. Gibraltar 15./11. hertil. — Saratov, pass. Holtenau 14./11. for Hull. — Saxo, Müller, ank. Königsberg 13./11. — Texas, Clauson Kaas, afg. Boston 7./11. hertil. — Thyra, Dam, ank. Arendal 11./11. — Tiber, Bech, ank. her 11./11. — United States, Gotsche, afg. herfra 16./11. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. hertil 14./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 10./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 14./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 11./11. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 14./11. til Danzig. — Russ, Petersen, afg. Horta 11./11. til Sabine Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 12./11. til Sarpsborg. — Excellence Ploske, Rasmussen, ank. Petersborg 5./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 10./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouch 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olseu, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 7./11. til Bordeaux.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, pass. Hook of Holland 14./11. for Lissabon. — Ellen, Hansen, ank. Abo 14./11. — Hebe, Gregersen, ank. Jacobstad 14./11. — Rigmor, Larsen, pass. Brunshüttel 14./11. til Alicante. — Johannes, Thøgersen, ank. Kjøbenhavn 14./11. — Nexos, Basse, pass. Brunshüttel 13./11. til Valencia. — Laura, Pedersen, afg. Liverpool 13./11. til Glasgow. — Nerma, Mikkelsen, ank. Nantes 13./11. — Karla, K. Nielsen, pass. Holtenau 13./11. til Huelva. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Hamburg 12./11. til Newcastle. — Nautik, N. Nielsen, pass. Brixham 13./11. til Hamburg. — Nora, Lauritsen, afg. Skellefteå 13./11. til Bordeaux. — Polly, E. Hansen, ank. Leith 13./11. — Nordsoen, Gram, ank. Valencia 13./11. — Inger, Schiff, afg. Gandia 12./11. til London. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 12./11. til Saffi. — Cito, Jepsen, pass. Brunshüttel 12./11. til Calais. — Marie, Jessen, afg. Marseille 11./11. til Aarhus.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Sarpsborg 10./11. — Amalienborg ank. Libau 11./11. — Anna Mærsk pass. Holtenau 13./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum ank. Cardiff 2./11. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 10./11. — Dansborg ank. Kjøbenhavn 11./11. — Elsborg ank. Leith 4./11. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg ank. Blyth 13./11. — Fredensborg afg. Blyth 11./11. — Frederiksborg afg. Talbot 11./11. — Guldborg afg. West Hartlepool 10./11. — Gurte afg. Huelva 11./11. — Harildsborg ank. Rotterdam 12./11. — Hundborg ank. Lübeck 7./11. — Høneborg afg. Petersborg 12./11. — Jelling ank. Riga 9./11. — Jømsborg ank. Newport 1./11. — Jungshoved ank. Pensacola 1./11. — Jægersborg afg. Ellesmere 10./11. — Kallundborg ank. Sunderland 4./11. — Kalø ank. Brügge 12./11. — Klampenborg ank. Huelva 7./11. — Kronborg pass. Norfolk 30./10. — Lejre, afg. Petersborg 11./11. — Lilleborg pass. Gibraltar 11./11. — Marselisborg ank. Sunderland 11./11. — Næsborg ank. Pernau 12./11. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 11./11. — Rosenborg ank. Lübeck 12./11. — Silkeborg ank. Terneuzen 12./11. — Skakkeborg ank. Cardiff 2./11. — Skanderborg afg. Cardiff 11./11. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 9./11. — Skodsborg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg ank. Riga 11./11. — Stegelborg ank. Kjøbenhavn 12./11. — Stjerneborg ank. Petersborg 6./11. — Søborg afg. Huelva 4./11. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 13./11. — Tuborg afg. Stettin 11./11. — Ulfsborg ank. Newcastle 11./11. — Uranienborg pass. Kjøbenhavn 12./11. — Visborg afg. Petersborg 12./11. — Vordingborg afg. London 11./11. — Ørkild afg. Cardiff 5./11.

Det østasiatiske Kompagni. Arabien afg. Karatsu 11./11. hjemg. — Kina afg. Cardiff 13./11. hjemg. — Siam pass. Dover 13./11. udg. — Tranquebar afg. Port Said 10./11. hjemg. — Bandon afg. Colombo 14./11. udg. — Bintang ank. Antwerpen 13./11. udg. — Chumpon afg. Sabang 15./11. hjemg. — Pangan afg. Port Said 6./11. hjemg. — Samui ank. Nørre Sundby 15./11. udg. — Indien, ank. Antwerpen 9./11. udg. — Cathay ank. Algoa Bay 6./11. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 6./11. udg. — St. Jan ank. London 12./11. udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 2./11. hjemg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 5./11. — London, Bom, afg. Petersborg 13./11. til Terneuzen. — Paris, Tholander, afg. Petersborg 5./11. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerburg 13./11. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Ghent 12./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 12./11. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 11./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Ensenada 15./11. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Barbados 15./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. North Shields 15./11. — Svend, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 13./11.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Libau 10./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Newcastle 12./11. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 11./11. — England, Andersen, afg. Methil 15./11. — Rusland, Bennetsen, afg. Libau 10./11.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Windau 13./11. — Frankrig, Friis, afg. Wear 15./11. — Tyskland, Danstrup, ank. London 14./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 15./11. — Alf, Clausen, ank. Stettin 14./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kalundborg 12./11. — Freja, Nielsen, ank. Königsberg 6./11. — Vera, Thing, afg. Burntisland 15./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 14./11. — Helene, Sørensen, pass. Kielerkanalen 11./11. for Rouen. — Sjælland, Svarrer, ank. Kalundborg 11./11. — Agnete, Dam, afg. Stettin 13./11. — Hermia, Farup, pass. Kanalen 16./11. for Antwerpen. — Alice, Jørgensen, afg. Grangemouth 14./11.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Hungerburg 10./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Libau 11./11. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 12./11. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 14./11.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Korsør 15./11. til Wearmouth.

Æro. Enighedens, Jensen, ank. Kotka 12./11. — Energi, Jensen, ank. Svendborg 13./11.

Dania. Ely, Meinerz, pass. Portland 10./11. for Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Abo 13./11. — Fanny, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 13./11. — Lilly, Nielsen, afg. Middlesbro 14./11. til Kotka. — Alexy, Lorentzen, ank. Blyth 14./11. — Dagny, Sørensen, afg. Skellefteå 11./11. til Barcelona. — Mary, Bang, pass. Portland 13./11. for Belfast.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Bouess 13./11. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, ank. Grangemouth 11./11. — Gulfaxe, Petersen, afg. Petersborg 11./11. til Drammen.

Høimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Rouen 15./11. — Martha, Christensen, ank. Swansea 15./11. — Elna, Rathje, ank. Oran 15./11. — Therese, Pedersen, ank. Burntisland 14./11. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 8./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 14./11. — Simone, Møller, ank. Räsö 14./11. — Jeanne, Olsen, afg. Sundsvall 11./11. — Vera, Larsen, afg. Nizza 12./11. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 14./11. — Annine, Leth, afg. Swansea 4./11. — Kamma, Løfer, afg. Swansea 11./11.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd, Kofod, ank. Kalmar 9./11.

Svendborg. Pampa, Jensen, ank. Königsberg 8./11. — Ariel, Ravnemose, ank. Dover Red 6./11. — Urania, Robach, ank. Wemyss 8./11. — Maric, Nielsen, ank. Arendal 8./11. — Gefion, Jørgensen, ank. Raumo 8./11. — Union, Olsen, ank. Masnedund 8./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Oskarshavn 9./11. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Arendal 7./11. — Confidence, Michaelsen, ank. Esbjerg 8./11. — Willemoes, Eriksen, ank. Kjørteminde 10./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Arendal 7./11. — Erhardt, Larsen, ank. Børgense Red 11./11. — Nanna, Madsen, ank. Horten 13./11. — Lindhardt, Madsen, ank. Kiel 12./11. — Fulvia, Petersen, ank. Hull 12./11. — Cornwall, Petersen, ank. Norrköping 9./11. — Iris, Hansen, ank. Tønsberg 9./11. — Brødrene, Jørgensen, ank. Aarhus 12./11. — Marie, Andersen, ank. Thisted 11./11. — Norden, Andreasen, ank. Karlskrona 13./11. — Belona, Nielsen, ank. Hernösand 13./11. — Katrine, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 13./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kristiania 14./11. — Solon, Rask, ank. Svaneke 14./11. — Niels Juel, Olsen, ank. Kragerø 14./11.

Æro. Industri, Raahauge, ank. Genua 11./11. — Arietis, Andersen, ank. Rønne 12./11. — Maagen, Mortensen, ank. Calamata 12./11. — Rigmor, Petersen, ank. Aarhus 12./11. — Argus, Jensen, ank. Rasvaag 12./11. — Christine, Rasmussen, ank. Hørvik 13./11. — Concordia, Madsen, ank. Aargaardsstrand 11./11. — Valborg, Olsen, ank. Knebelvik 13./11. — Alf, Hansen, ank. Orth 13./11. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 13./11. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Hamburg 11./11. — Svalen, Rosenbeck, er afg. fra Genua til Sevilla. — Kastor, Albertsen, ank. Børgense 11./11. — Svanen, Møllemand, ank. Kjørteminde 12./11. — Salvador, Sand, ank. Rasvaag 12./11. — Sejerskransen, Friis, ank. Bandholm 12./11. — Saga, Olsen, afg. Port Talbot 10./11. til Puerto Cabillo. — Bertha, Madsen, ank. Rønne 13./11. — Skandia, Fabricius, afg. Swansea 10./11. til St. Ybes. — Norden, Rasmussen, pass. Sundet p. R. t. Milford Haven. — Alf, Rasmussen, ank. Horsens 12./11. — Hejmdal, Staugaard, ank. Boness 11./11. — Valkyrien, Weber, afg. Frederikstad 10./11. til Newport. — Hekla, Hermansen, ank. Kjøbenhavn 13./11. — Arken, Andersen, ank. Göteborg 13./11. — Minda, Rasmussen, ank. Thisted 13./11. — Haabet, Riise, ank. Wisnar 13./11. — Neptun, Jensen, ank. Odense 14./11. — Marstal, Hansen, ank. Limhamn 14./11. — Zeus, Sørensen, ank. Burgstaken 14./11. — Vigilant, Jacobsen, er ank. Plymouth. — Eos, Christensen, ank. Newcastle 14./11. — Henry, Bager, ank. Flensborg 14./11. — Bien, Petersen, ank. Barhöft 14./11. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Assens 15./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. November 1911. — Sø- og Handelsretsdomme. — En Henstilling. — Frøgtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt.

Albert B. Cohn. Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

eller

Lord Kelvins System

eget Fabrikat.

Spritkompasser

E. S. Ritchie & Sons

originale

samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre)

i Kasse eller Hus med

Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkert

dobbelte og lange

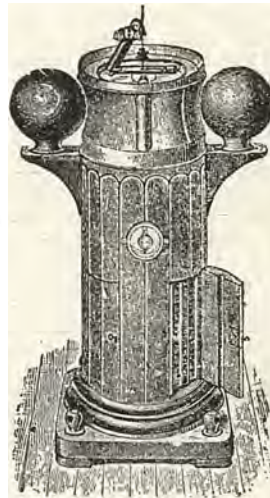
Sextanter og Oclanter

med og uden

Kew Certifikat

Reparationer

udføres.



Walkers

originale

Lodde- og

Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire

(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner

m. m.

Reparationer

udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarital, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange-
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 90. Kjøbenhavn, Tirsdag den 21. November 1911. 18. Aarg.



Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6 og 4160.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“. **Hans Smith.** Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

KAY DYHR.
(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD**).
Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af
Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

C. G. WARBURG. Telegram-Adr.: Post-Adr.: Privat: 4 Smyrna.
Consulterende Ingeniør & Havari Expert. **WARBURG** Lloyds, Royal Exchange, Mansions, West Hampstead
LONDON London E. C. London N. W.
Tilsyn med Reparationer og Nybygninger i Storbritannien.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skruaakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Apparat for automatisk Frembringelse af Taagesignaler paa Dampskibe.

Dansk Patent

til Salg hos

LORENTZ NORENBURG,
KRISTIANIA.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Julius Ott Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-skinskrivning Kursus 5 Kr., Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Dampskib købes.

Vi ønske at købe en god Baad lastende ca. 1200 dw. incl. Bunkers.

Damperen maa lige have passeret Surwey, have gode Kedler og være vel egnet til Kul- og Træfart.

Carl Hansen & Søn, Vejle.

Telefon 62 & 304. — Telegram-Adr.: „HANSEN“, Vejle.

Officielle Bekendtgørelser.

Lodsaspirant.

Ved Københavns Lodseri er Plads ledig den 1. Jan. 1912 for en Styrmand, der er klar med Værnepligten, er ugift og under 26 Aar gl. Personlig Henvendelse til Lodsinspektøren i København, Toldboden.

Kjøbenhavn, den 21. November 1911.

Stuvning i Wiborgs Distrikt. Vi har ved flere Lejligheder udtalt vor Tilfredshed over The Baltic and White Sea Conference's Bestræbelser for at regulere og kontrollere de finske Stuverforeningers Optræden ligeoverfor Skibene, skriver »Norges Sjøfartstidende«.

I hvor høj Grad Konferencens Arbejde vil lykkes, afhænger selvfølgelig af den Støtte, som Skibsrederne yder; men ligeoverfor saa megen gammel Slendrian kan man ikke paaregne, at de af Konferencen truffne Arrangementer straks skal virke til Fuldkommenhed, thi lige saa vist som The Baltic and White Sea Conference's Sekretær, Hr. I. F. Myhre, ved taalmodig Udholdenhed har opnaaet den nuværende Ordning, lige saa vist maa Rederne ved taalmodig Sejghed finde sig i forbigaaende, mindre Ulemper af Hensyn til Sagens store Vigtighed.

Midlet er at underrette Sekretariatet i Kjøbenhavn, som saa vil kunne tage sig af Sagen og ordne Forholdene der, hvor Manglerne synes størst.

Det lakker nu mod Afskibningernes Slutning for i Aar; men til næste Sæson kan der ventes ny Viljes- og Meningsytringer. Rederne bør derfor i Løbet af Vinteren samle sig i endnu fastere Fylkning; thi at falde tilbage i de gamle Forhold vilde være en Opgivelse af sig selv.

Efter de indvundne Resultater er der ikke nogen Grund til en saadan halsløs Gerning.

Savnede Skibe. Det nordiske Dampskibsselskabs Dampner »Hermann Lerche« afgik den 4. ds. fra Rotterdam til Petersborg. Da der ikke siden er hørt noget til Dampneren, antages den at være gaaet under. Dampneren var i Følge »Børsen« paa 5,360 Tons og havde en Besætning paa 29 Mand.

Aarhus, den 17. November. Tremastet Skonnert »Hervine« af Reval afgik den 16. Oktober fra Petersborg med en Ladning Foderstoffer til Aarhus. Den var anmeldt til Aarhus den 6. ds., men siden har man ikke hørt noget til Skibet, og det befrygtes derfor, at Skonnerten er gaaet under.

Frederikshavn, den 17. November. Dampskibet »Hægholmen«, Kaptajn Haagenvig, af Haugesund er sikkert forlist. Skibet afgik den 4. ds. fra Yarmouth bestemt til Kiel, men er ikke ankommen til Bestemmelsesstedet. En 28-aarig ugift Mand fra Frederikshavn var forhyret som Matros, hans Navn er Lauritz Jensen.

(»Ritz. Bur.«.)

Novemberstormene. Den sidste Tids overordentlig hæftige Storme afspejler sig tydeligt i »Shipping Gazette«s Skibsefterretninger, og man maa gaa langt tilbage for at finde en saadan Række af svære Tab, som de har medført. Under normale Vejrforhold er halvanden Spalte tilstrækkelig for at opgive Skaderne hele Verden over. Nu har der behøvedes fire Spalter dertil, alene for de betydeligere Skader. De efterfølgende Tal giver Spalteantallet for Storm-Ugen: Mandag $3\frac{3}{4}$, Tirsdag $4\frac{1}{4}$, Onsdag $4\frac{3}{4}$, torsdag $4\frac{1}{4}$, Fredag $3\frac{1}{4}$, Lørdag 4. Ialt $24\frac{1}{4}$ Spalter.

Kabeltelegrafering og traadløs Telegrafering. Tysk-Atlantisk Telegrafskab meddeler i sin Aarsberetning, at Frygten for, at Indførelsen af den traadløse Telegrafering skulde formindske Benyttelsen af de transatlantiske Kabler, har vist sig ganske ugrundet. Tværtimod er Antallet af Kabeltelegrammer steget, hvilket skyldes, at der fra Skibe og Øer, der ikke har Kabel-Forbindelse, nu tilføres Kablerne en stor Mængde Telegrammer gennem den traadløse Telegraf.

(»Weltverkehr«.)

Forhøjede Havne- og Tonnageafgifter. Liverpool, den 16. November. I Mersey Dok- og Havneselskabs Kontrolkomité's Møde i Dag meddelte Formanden, at det var bleven vedtaget at forhøje Havne- og Tonnageafgifterne med 10 pCt., da Driftsomkostningerne som Følge af Lønforhøjelser og forskellige af Parlamentet paa- lagte Afgifter var steget. (»Ritz. Bur.«.)

Skonnerten »Grethe«. Nakskov, den 17. November. En i Hartlepool den 15. ds. landsat reddet Skibsbesætning viser sig at stamme fra Skonnerten »Grethe« af Thurø, Kaptajn Hansen, der den 31. Oktober afgik fra Nakskov til Newcastle. Skibet er sunket i Nord- søen. (»Ritz. Bur.«.)

Øsalg. London, den 17. November. Til »Morning Post« telegraferes fra Victoria i British Columbia: Et engelsk-kanadisk Konsortium har købt Washington-Øen og Fanning-Øgruppen, der ligger i det stille Hav og er engelsk Besiddelse, for 70,000 Pund Sterling. Det er Me- ningen at oprette et Kuldepot paa Øerne, naar Panama- kanalen aabnes for Sejladsen.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 72/1911, afsagt den 18. Oktober 1911. Maskinmester Peter Axel Andersen mod A/S. Det østasiatiske Kompagni.

Citanten, Maskinmester Peter Axel Andersen, blev under 12 April 1910 i Kjøbenhavn udmønstret til at gøre Tjeneste som 2den Maskinmester paa en Rejse til England og videre med det de Indstævnte tilhørende Dampskib »Bandon«, saaledes at det blandt de i Skibsbemandings- listen oplagne Vilkaar for hans Antagelse var fastsat, at den fandt Sted paa »Søloven alene«. Efterat Skibet paa Rejsen var ankommet til Antwerpen, blev der under 23. April s. A. paamønstret en ny 2den Maskinmester, og Citanten er derefter opført i Skibsbemandingslisten som 3dje Maskinmester fra den sidstnævnte Dato at regne, i hvil- ken Anledning der i Listen er gjort følgende, af Skibets Fører underskrevet Notat: »Efter Aftale i Kjøbenhavn 12. April 1910, træder Peter Axel Andersen tilbage til Stillingen som 3dje Mester ved Jespersens Paamønstring. Antwerpen, 23. April 1910.« Skibet sejlede fra Antwerpen til Østasien og herfra til London, hvor Citanten — der ikke var bleven ommønstret i Antwerpen — under 18. August 1910 ommønstredes fra 2den til 3dje Maskin- mester. Fra London sejlede Skibet atter til Østasien og herfra tilbage til Kjøbenhavn, hvor Citanten under 27. December 1910 blev afmønstret.

Under Skibets nævnte Rejse har Citanten ved for- skellige Lejligheder udført Overarbejde ved Losning og Lastning paa Søn- og Helligdage, og han mener herfor at have til Gode et Beløb, som han har opgjort til Kr. 145.65. Han har derhos hævdet, at der ikke var meddelt ham noget om, at en ny 2den Maskinmester skulde træde til i Antwerpen, og at han kun gik ind paa at træde tilbage fra Stillingen som 2den Maskinmester til Stillingen som 3die Maskinmester mod at faa udbetalt et Beløb af 50 Kr., nem- lig Forskellen paa Hyren for 2den og 3die Maskinmester i én Maaned. Da de Indstævnte har vægret sig ved at ud- betale ham noget af disse Beløb, har han under nærvæ- rende Sag paastaaet dem dømt til at betale Beløbene med ialt altsaa Kr. 195.65 tilligemed Renter deraf, indtil Be- taling sker.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden. De har til Støtte herfor anført, at der ved Aftale mellem dem og Maskinmestrenes Forening, hvoraf Citanten er Med-

lem, er truffet en Overenskomst blandt andet gaaende ud paa, at Maskinmestre, der forhyres med de Indstævntes Skibe paa »Søloven alene«, dog ikke skal have Ret til Overarbejdspenge, idet disse skal være ækvivaleret gennem de fastsatte Lønssatser, og denne Overenskomst, hæver de, maa være bindende for Citanten. Angaaende Spørgsmaalet om de 50 Kr., har de gjort gældende, at det allerede ved Paamonstringen i Kjøbenhavn var aftalt, at Citanten i Antwerpen skulde træde tilbage fra Stillingen som 2den Maskinmester til at være 3die Maskinmester, og at han derfor ikke kan stille nogen Fordring paa det nævnte Beløb, med Hensyn til hvilket de bestrider, at det er lovet ham.

Det er under Sagen oplyst, at der har været ført forskellige Forhandlinger mellem Maskinmestrenes Forening og de Indstævnte angaaende Forhyringsvilkårene og derunder angaaende Maaskinmestrenes Ret til Overarbejdspenge, men selv om det kunde antages, at disse Forhandlinger er resulteret i en Overenskomst, og at denne gaar ud paa, at Maskinmestrene ikke kan forlange Overarbejdspenge, er der i hvert Fald ikke forelagt Retten saadanne Oplysninger, at det kan statuere, at Overenskomsten er bindende for Citanten, hvorved yderligere bemærkes, at det vilde have været naturligt, hvis de trufne Aftaler skulde udgøre en Bestanddel af Forhyringskontrakten, da at udtale dette i den til saadanne særlige Bestemmelser indrettede Rubrik i Bemandingslisten, og ikke at nøjes med den under hin Forudsætning vildledende Bemærkning, at Forhyringen skete paa »Søloven alene«. Herefter, samt da der ikke under Sagen er fremsat nogen Indsigelse mod selve Størrelsen af de af Citanten indtalte Overarbejdspenge, vil hans Paastand for saa vidt være at tage til Følge.

Hvad dernæst angaar Citantens Krav paa de 50 Kr., er det ikke overfor hans Benægtelse godtgjort, at han ved Paamonstringen i Kjøbenhavn har faaet Meddelelse om, endstige at han er gaaet ind paa i Antwerpen at træde tilbage fra Stillingen som 2den Maskinmester, og der maa saaledes gaas ud fra, at han under Rejsen frivillig er traadt tilbage fra bemeldte Stilling. Men herefter, samt da de Indstævnte ikke kan anses at have modbevist Rigtigheden af Citantens Anbringende om, at han har stillet som Betingelse for sin Tilbagetræden, at han fik udbetalt Forskellen mellem 2den og 3die Maskinmesters Hyre i en Maaned, vil hans Paastand ogsaa for dette Punkts Vedkommende være at tage til Følge.

I Henhold til alt foranførte vil de Indstævnte være i det hele at dømmes i Overensstemmelse med Citantens Paastand, hvorhos de efter Omstændighederne findes at burde godtgøre ham Sagens Omkostninger med 16 Kr.

De sidste Aars Lovgivning for Handelsflaaden.

- Nogle Udtalelser af Søfartsministeren.

I Folketingets Møde den 13. Oktober d. A. rettede Folketingsmanden for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Sabroe) under Finanslovens Behandling et Angreb paa Kostforholdene og Søfolkernes Forhold om Bord i de danske Handelsskibe. Dette Angreb besvaredes i Tingets Møde den 23. s. M. af Ministeren for Handel og Søfart. Efter »Rigsdagstidende« gengiver vi her Ministerens Udtalelser om de Forhold, der staar i Forbindelse med Handelsmarinen:

Ministeren for Handel og Søfart (Muus): Med Henblik paa det ringe Omfang, som Handelsministeriets Budget har, vil det være naturligt, at det kun er paa faa Omraader, der af Handelsministeriet har kunnet foreslaas Besparselser udover det, som er foreslaet

af Finanslovkommissionen. Paa Registrerings- og Skibsmaalingsvæsenet, hvorunder ogsaa sorterer Registrering af Fiskerfartøjer, foreslaar man Kontoen nedsat med 3,000 Kr., men det er udtrykkelig anført, at det kun er et Forsøg, idet det er umuligt paa Forhaand at se, om det vil kunne gennemføres. Desuden er der til Udgifterne ved Laboratorieundersøgelser af Prøver af Gødnings- og Foderstoffer foreslaet en Nedsættelse af 1,000 Kr., idet man mener, at det Beløb, 2,000 Kr., der saa vil blive tilbage, vil være tilstrækkeligt. Endelig er der paa Kontoen til Understøttelse af Søfolk, der søger Undervisning udenfor Navigationsskolen, foreslaet en Nedsættelse af 1,800 Kr., som man mener at kunne spare paa Skoleskibet for Skibskokke. Jeg vil fremhæve dette Punkt, fordi vi deri har et smukt Bevis paa, at man med en Understøttelse fra Statskassen har kunnet gennemføre en nyttig Sag og har kunnet naa saa vidt, at man nu mener, at vedkommende Institution kan klare sig selv uden denne Understøttelse. Jeg har været særlig glad ved at kunne se en Udvej dér, idet jeg ved at spare disse Penge haaber at kunne beholde det Beløb, som jeg gerne vilde bevare for Svendborg Sømandshøjskole, som vi meget nødig vil se berøvet det Beløb, den nu faar af Staten. Det er i Virkeligheden de eneste Punkter, hvor man fra Handelsministeriets Side har kunnet foreslaa Besparselser udover, hvad der er foreslaet af Finanslovkommissionen.

Jeg vil saa vende mig til det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Sabroe), der talte om Søfolks Behandling paa den danske Handelsflaade og da ganske særlig om Kosten. Jeg vil bemærke, at Kosten er bestemt ved Kostreglementet af 1892, og at det er yderst tvivlsomt, om der er nogen anden Nation, der har et bedre Kostreglement, end vi har. Naar det ærede Medlem omtalte de engelske Forhold, vil jeg dog sige, at endnu for ganske faa Aar siden var vort Reglement meget betydelig bedre end det engelske. Jeg skal dertil føje, at hele Kostreglementet er for Tiden under Revision i et Udvalg, der er nedsat af Handelsministeriet, og Arbejdet dér bliver fremmet saa hurtigt som muligt. Jeg ønsker udtrykkelig at tilføje, at i den Kommission, der har Sagen til Revision, er der en fyldig Repræsentation af de underordnede Sømandsklasser, netop for at de skal kunne varetage deres egne Interesser.

Saa vil man naturligvis spørge: Hvilken Kontrol er der med, at dette Kostreglement overholdes? Dertil vil jeg sige, at vi kan gaa to Veje. Vi kan lægge et meget stærkt Straffeanvar paa Skibsførerne, naar de ikke overholder Reglementet, og det er netop det, der sker i Henhold til Sølovens § 289, og vi kan stille Skibsmandskaberne særlig gunstigt med Hensyn til at tage Mandsskabsregler i Tilfælde af Misbrug, hvilket sker i Følge Sølovens § 86, som giver Ret for Skibsbesætninger, naar Kostreglementet ikke overholdes, til at forlange øjeblikkelig Afmønstring og sig tildelt en Maanedes Ekstrahyre som Erstatning. Det ærede Medlem mente, at man burde have et offentligt Tilsyn med Kosten om Bord paa Skibene. En saadan Forholdsregel vilde være vanskelig at gennemføre og vilde ogsaa være overordentlig kostbar. Jeg tror, at det hverken vil være nødvendigt eller heldigt.

Analogt med Spørgsmaalet om Kosten er Spørgsmaalet om Mandskabets Belønning om Bord i Sygdomstilfælde. Derom kan jeg bemærke, at Bestemmelserne om Skibes Forsyning med Lægemidler er netop nylig bleven underkastet en Revision, og der er i September blevet udstedt en Bekendtgørelse om, hvilke Lægemidler, der skal være til Stede i Skibene og i hvilket Omfang. Endelig er der under Udarbejdelse en ny Lægebog, som er udarbejdet med særlig kyndig Assistance og gennemset af Sundhedsstyrelsen. Den vil blive udgivet i de aller nærmeste Dage. Det ærede Medlem vil altsaa se, at Ministeriets Arbejde netop er gaaet i Retning af at gøre Forholdene saa gunstige som muligt for Mandskabet i Handelsmarinen.

Med det samme jeg berører disse Forhold, vil jeg sige et Par Ord angaaende Lovgivningen om vore Sø-

fartsforhold i det hele. Vi har ingenlunde ligget stille med Hensyn til denne Lovgivning. I 1908 fik vi Reglementet for Mandskabets Opholdsrum, der indeholdt Bestemmelser, som i allerhøjeste Grad er af Betydning for Mandskabet. I 1909 kommer Loven om Tilsyn med Sejlskibe, som bringer hele Sejlskibsflaaden ind under offentligt Tilsyn, atter en Bestemmelse af overordentlig stor Betydning for Mandskaberne. Dernæst er der Lastelinie-loven af 1909, hvis Overholdelse sikrer Skibene mod Overlastning, og endelig har vi Loven af 1911 om Dampskibes Tilsyn. Der er saaledes gjort alt muligt for at sikre saavel Lasten som Mandskabet. Man maa huske, at begge disse Ting har Interesse i saa Henseende. Samtidig hermed er, som jeg tidligere har bemærket, Kostreglementet under Revision og vil i den nærmeste Tid blive ekspederet færdigt. Endelig er der en delvis Revision af Søloven under Forberedelse. Man vil altsaa se, at der i de senere Aar er foretaget talrige og meget vigtige Skridt til Forbedring af Forholdene i vor Handelsmarine. Men vi maa særlig huske paa, at samtidig har Forholdene indenfor Skibsfarten været saa ugunstige som vel muligt. Saa meget des mere maa det paaskønnes, at Rederierne hidtil beredvilligt har ydet deres Bistand til Gennemførelse af Reformerne ved i Kommissionerne at anbefale disse Forholdsregler. Vi maa ikke glemme, at der er en Grænse for, hvad man kan paalægge dem, og at Konkurrencen med Udlandet tidt kan være meget generende for Skibsfarten. Det vilde derfor være urigtigt atter og atter at forlange Ændringer, selv om de maaske er Forbedringer, da de vilde vanskeliggøre Forholdene for Rederne. Vi maa i saa Henseende være meget forsigtige, idet vi efter min Mening allerede er kommen saa langt frem, at det i Øjeblikket vilde være farligt at gaa stort videre.

Bekendtgørelse angaaende et mellem Danmark og Sverig vedtaget Tillæg til Deklarationen af 14. August 1873 om Lodsningen i Øresund.

Den 12. Oktober d. A. er der i Udenrigsministeriet blevet udfærdiget følgende Tillæg til Deklarationen angaaende den danske og svenske Undersaatter tilkommende Ret til Lodsning i Øresund af 14. August 1873:

§ 1.

Ved »Øresund« i Deklarationen angaaende den danske og svenske Undersaatter tilkommende Ret til Lodsning i Øresund af 14. August 1873 forstås Farvandet imellem Linien Gilljærghoved—Kullen i Nord og Linien Stevns Fyrtaarn—Falsterbo Fyrskib i Syd.

Retten til Lodsning i den Del af dette Farvand, der ligger indenfor Linierne mellem de yderste Lodsstationer paa begge Sider saavel mod Nord som mod Syd tilkommer udelukkende de Lodser, som er ansatte ved de danske og svenske Lodsstationer i ovennævnte Farvand, i Overensstemmelse med de i Deklarationen derom givne Bestemmelser.

§ 2.

a) Er der hos en dansk eller svensk Lodsmyndighed sket Anmeldelse om ulovlig Lodsning i Øresund, eller har en saadan Myndighed paa anden Maade faaet begrundet Anledning til Mistanke om, at en saadan Forseelse har fundet Sted, skal Lodsmyndigheden træffe Foranstaltninger til, at den fornødne Undersøgelse kan blive foretaget af den vedkommende Myndighed i det Land, indenfor hvis Omraade Lodsningen hovedsagelig synes at have fundet Sted. Oplysninger, der ønskes af det Land, der har begæret Undersøgelse i det andet Land, skulle tilvejlbringes af Myndighederne i førstnævnte Land og tilstilles den paagældende Myndighed i det andet Land.

b) Undersøgelsen kan saavidt muligt omfatte den i Øresund udførte ulovlige Lodsning i hele dens Udstrækning og altsaa tage Hensyn til Forseelsens Udøvelse saavel paa det ene som paa det andet Lands Søterritorium.

c) Naar en Undersøgelse om ulovlig Lodsning er afsluttet i det ene Land, men det, efter hvad der derved er oplyst (f. Eks. hvad angaar Stedet, hvor Forseelsen har fundet Sted, eller angaaende, hvor den Mistænkte har sit Hjemsted eller opholder sig) maa antages, at Sagen rettelig skal anhängiggøres og paadømmes i det andet Land, skal vedkommende Myndigheder i det Land, hvor Undersøgelsen har fundet Sted, snarest muligt foretage, hvad der paahviler dem, for at Sagens Anhängiggørelse og Udførelse kan finde Sted i det andet Land. Angaaende Dom i Sagen skal der gives Meddelelse til den Myndighed, der har foranlediget Sagens Anhängiggørelse.

d) Nærmere Forskrifter om de Myndigheder i det respektive Land, som have at træffe de Foranstaltninger, som udkræves paa Grund af de ovenfor trufne Bestemmelser, gives af det paagældende Lands Regering.

§ 3.

Foranstaaende Bestemmelser skal træde i Kraft fra og med den 1. Januar 1912.

Cirkulære Nr. 3 og 4, henholdsvis til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer og med Sejlskibe beskikkede Synsmænd.

I Følge § 6 i den af Ministeriet for Handel og Søfart under 22. September 1911 udstedte Bekendtgørelse om Skibes Forsyning med Lægemidler vil det — for saa vidt angaar Skibe, hvor der ikke skal findes Læge ombord — fremtidig paahvile Synsmændene at føre Tilsyn med, at forskellige af den nævnte Bekendtgørelses Bestemmelser ere overholdte.

Naar Syn afholdes, ville Synsmændene derfor have at overbevise sig om, at Lægemidlerne, saaledes som foreskrevet i Bekendtgørelsens § 1, ere opbevarede paa et tørt Sted, og at Medicinkistens Nummer svarer til Forskrifterne i Bekendtgørelsens § 4, i hvilken sidste Henseende fornødne Oplysninger formentlig ville indeholdes i Synsforretningen og Bemandingslisten. Det skal endvidere paases, at de i § 4 paabudte Tryksager findes ombord.

Til Konstatering af, at det i § 6 anordnede Eftersyn af Medicinkisten har fundet Sted, skulle Synsmændene derhos forlange sig forelagt den af vedkommende Læge eller Apoteker om det foretagne Eftersyn udstedte Attest, og efter dennes Datering paase, at Eftersynet har fundet Sted indenfor det anordnede Tidsrum, samt endvidere paase, at det i Attesten angivne Nummer svarer til Medicinkistens Nummer.

Synsmændene bør derefter tilføre Tilsynsbogen fornødne Bemærkninger.

Opmærksomheden henledes paa Bestemmelserne i § 8 om Bekendtgørelsens Ikrafttræden.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentlige iforandret fra sidste Uge. Rusland og Tyskland har nogle

Kornlaster med højere Noteringer fra Tyskland 2/3 Østengland, 2/6 Kanalen, Havrebasis. Syd- og Vest-sverig ligger ma, dog med enkelte Byglaster, medens Østnorge har nogle Træ-, Træmasse-, Feldspath- og enkelte Islaster. Danmark har vedvarende flere Byglaster til England eller Kontinentet specielt indtil 300 Tons til uforandrede Rater, 2/ Londonbasis. Forholdene stiller sig saaledes, at de Sejlere, som ønskes holdt i Fart, kan placeres for Udfragter, men den fragtløse Tonnage er kun lille.

Tilbudene af Trælaster for næste Aar tiltager i Antal, men Rederne stiller sig afventende, og der er saavidt bekendt ikke afsluttet nogen Forudbefragtning pr. 1912.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede. Østnorge samt Tyskland er i Markedet med flere Kullaster, ligesom der er adskillige Claylaster til gode Rater, saa der ventelig ikke foreløbig bliver Mangel paa Beskæftigelse i denne Fart.

Angaaende de mindre Skibe har Forholdene i det store og hele ikke forandret sig væsentlig; mange Skibe, bestemt til Østersøen, ligger rundt omkring stoppet af Modvind og daarligt Vejr og kan ikke komme frem til deres Bestemmelsessteder. Der har atter været nogle Kornlaster i Markedet, nærmest Rug, til uforandrede Rater, dog sluttedes fra Stralsund 5 M. for Rug og fra Colberg det samme. Lübeck har Mangel paa Skibe og søger ivrig Tonnage. Fra de slesvigske Pladser er det atter lidt flovere, og der noteres kun meget lidt for prompt Afskibning. Sverig og Norge er begge fuldstændig uforandret og med Hensyn til Danmark, sluttedes fra Provinserne til Kjøbenhavn 12 Øre, Kristiania 5½ til 6 Kr. for Byg, men det er forholdsvis lidt, der er fremme, da det meste Byg stadig gaar til England. Kjøbenhavn har været ret stille, og hvad der sluttes er kun til smaa Rater, saaledes Soyakager til Nyborg og Fjellebroen 11 Øre, Bomuldsfrøkager til Ystad 3½ Kr., Hvede til Trelleborg 2½ Kr., Malmø 8 Øre.

Havarier og Forlis.

Til Lloyd's Register er indberettet om 52 Dampskibe og 60 Sejlskibe — paa over 100 Tons Brutto — som i Aarets 2det Kvartal er udgaaet af Handelsflaaderne paa Grund af Søskade etc.:

Aarsagen var for Dampskibene: Brandt 3, Kollision 16, sunket 5, savnet 4, strandet 24; for Sejlskibene forladt paa Søen 4, kondemneret 4, brændt 1, Kollision 12, sunket 3, savnet 5, strandet 31; deraf 47 Staal- og Jern- samt 5 Træ-Dampskibe, 13 Staal- og Jern- samt 47 Træ-Sejlskibe.

27 af Dampskibene var engelske, 4 syd- og mellem-amerikanske, 3 fra U. S. A., 3 tyske, 3 norske, 1 dansk etc.

13 af Sejlskibene var engelske, 9 fra U. S. A., 9 norske, 9 franske, 5 italienske, 4 danske, 4 svenske etc.

Desuden kondemneredes og ophuggedes af anden Grund 21 Dampskibe, deraf 18 af Staal og Jern, 3 af Træ, og 34 Sejlskibe, deraf 18 af Staal og Jern, 16 af Træ.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 16. ds. efter en meget haard Rejse fra Frederikshavn i Finland med en Ladning Træ ankommet til Antwerpen med en Del ovenbords Skade.

Jürgen, Tjalk af Hamburg, er den 16. ds. indkommet til Kjøbenhavn for at reparere en Del Skade, som Skibet har faaet i Stormvejrslidagene i Østersøen. Skibet var paa Rejse fra Memel til Itzehoe med en Ladning Træ og har i Søen mistet sine Vinger, hvilket bevirkede, at det drev hjælpeløst om i længere Tid.

Meta, Kutter af Grenaa, har i Sundet været i Kollision med et Sejlskib. Da Kollisionen er sket samtidig med den i forrige Nummer nævnte Kollision mellem Skonnert »Lilly« af Aarhus og et Sejlskib, antages det, at det er disse to Skibe, »Lilly« og »Meta«, som har kollideret. »Meta« er ankommet til Grenaa; »Lilly« er gaaet til Kalkbrænderihavnen for at reparere.

Argo, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Drobak til Montrose med en Ladning Is maattet returnere fra Nordsoen til Kristiansand i læk Tilstand og med en Del ovenbords Skade.

Elsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 18. ds. været i Kollision med svensk Damper »Ferro«. Dette Skib, der er hjemmehørende i Kristinehamn og var paa Rejse fra Sundsvall med en Ladning Træ, fik Stævnen knust og maatte tages paa Slæb af »Els-

borg«, der fik et stort Hul i Boven. Begge Skibe gik til Ankers udfor Höganäs. »Elsborg« er senere indkommet hertil.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Passagerdamperen »Agnete«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg, foretoges den 4. November officiel Provetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 115 Fod langt i Hoveddækket, 20½ Fod bredt og 8½ Fod dybt. Maskinen er Kompond med Overflade-Kondensation paa 350 indicerede Hestes Kraft, og Kedlen er udrustet med Wilh. Schmidts Overheder.

Den første af de tre af Det forenede Dampskibsselskab ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilte Fragt- og Passagerdampere blev den 18. ds. sat i Vandet fra Værftet.

Skibet fik Navnet »Tula«.

Det er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse og er 253' langt i Hoveddækket, 37' bredt og 17¾' dybt i Rummet; Maskinen bliver Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 1,000 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne udrustes med Wilh. Schmidts Overheder.

Den 11. ds. sattes fra Messrs. Barclay, Curle and Co.'s Værft i Whitenich et nyt Motorskib, »Jutlandia«, i Vandet. Skibet, der er bygget for Regning Det ostasiatiske Kompagni her, har følgende Dimensioner: Længde 384', Bredde 53' 3", Dybde 30' med et Dybtgaaende af 23' 6" og et Displacement paa 10,000 Tons, 7,000 Tons d. w. og 5,000 Brutto Reg.-Tons. Skibet bliver forsynet med to Sæt Diesel-Motorer, der er i Stand til at udvikle 3,000 indie. H. K.

Skibet vil faa tre Master, og Røgen fra Maskinrummet vil blive ført op gennem den agterste Mast og strømme ud 48' over Dækket, saa der vil ikke være Brug for nogen Skorsten selv for Udstrømning. Sirenen paa Stormasten vil blive drevet ved komprimeret Luft. Skibet bliver ikke forsynet med Damp til noget som helst Maskinbrug, selv Hjælpemaskineriet bliver drevet ved Motorkraft; det samme gør sig gældende for Elektricitetens Vedkommende, som skal drive Skibets 12 Lastespil og Ankerspillet.

Den Plads, disse Maskiner indtager, er kun en Tredjedel af den, som vilde være nødvendig for tilsvarende Dampmaskiner. Udeladelsen af Kedler og Kedelpakninger forøger naturligvis ganske væsentlig Lastrummenes Størrelse og giver langt større Dæksplads til Fordel for Passagerer.

Det forventes, at Skibet vil gaa paa Provetur i næste Maaned. (»Shipp. Gaz.«)

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsol originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 20./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 15./11. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 19./11. for Nice. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. hertil 19./11. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 17./11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 18./11. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 5./11. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 19./11. hertil. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 14./11. — Baron Sejernblad, Therkildsen, pass.

Brunsbüttel 19./11. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Riga 18./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 11./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Newcastle 17./11. — Christian IX, Mikkelsen, pass. Holtenau 17./11. for London. — Dagmar, Bogvad, ank. Cadix 16./11. — Esbjerg, Strufve, ank. Stavanger 18./11. — Florida, Andersen, ank. Nørre Sundby 16./11. — Garonne, Sørensen, afg. Bordeaux 19./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, pass. Schweninger 17./11. — Hengest, Munk, afg. Riga 18./11. hertil. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 18./11. hertil. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 19./11. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 16./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 14./11. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 6./11. til Boston. — Kiew, Jacobsen, ank. Antwerpen 14./11. — Kursk, Wieneke, ank. Bordeaux 14./11. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 14./11. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 20./11. — L. P. Holmblad, Kylesbeck, afg. Petersborg 17./11. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 11./11. til Nørre Sundby. — Moskov, Jønsen, pass. Deal 13./11. til Algier. — Minsk, Harder, ank. Riga 12./11. — Nicolai 11, Kromann, ank. Petersborg 7./11. — Nordjylland, Søberg, afg. Genua 18./11. til Licata. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 15./11. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 18./11. — Odessa, afg. Libau 18./11. til Hull. — Oscar 11, Hempel, ank. New York 16./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 14./11. til Filadelfia. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 18./11. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 18./11. — Saga, Wiberg, pass. Gibraltar 15./11. hertil. — Saratov, ank. Hull 16./11. — Saxo, Müller, afg. Königsberg 18./11. hertil. — Texas, Clauson Kaas, afg. Boston 7./11. hertil. — Thyra, Dam, afg. Bergen 18./11. Syd paa. — Tiber, Bech, afg. herfra 17./11. til Petersborg. — United States, Gotsche, pass. Fair Isle 19./11. for Kristianssand. — Viking, Meyer, afg. herfra 16./11. til Arendal.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Sarpsborg 15./11. — Amalienborg ank. Libau 11./11. — Anna Mærsk ank. Zaandam 15./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum ank. Cardiff 2./11. — Chassie Mærsk ank. Drammen 15./11. — Dansborg ank. København 11./11. — Elsborg afg. Grangemouth 15./11. — Esrom pass. Durban 24./10. — Flynderborg ank. Blyth 13./11. — Fredensborg ank. København 15./11. — Frederiksborg afg. Talbot 11./11. — Guldborg ank. København 14./11. — Gurra afg. Huelva 11./11. — Harriidsborg ank. Rotterdam 13./11. — Hundborg afg. Lübeck 15./11. — Høneborg pass. København 16./11. — Jelling ank. Riga 9./11. — Jømsborg afg. Newport 14./11. — Jungshoved afg. Pensacola 14./11. — Jøgersborg afg. Ellesmere 10./11. — Kallundborg ank. Sunderland 4./11. — Kalø ank. Brügge 12./11. — Klampenborg ank. Huelva 7./11. — Kronborg pass. Norfolk 30./10. — Lejre pass. København 15./11. — Lilleborg pass. Gibraltar 11./11. — Marselisborg ank. Sunderland 11./11. — Næsborg ank. Pernau 12./11. — Peter Mærsk pass. København 11./11. — Rosenborg ank. Lübeck 12./11. — Silkeborg ank. Terneuzen 12./11. — Skakkeborg afg. Cardiff 14./11. — Skanderborg afg. Cardiff 11./11. — Skjoldborg afg. Rotterdam 15./11. — Skodsborg ank. West Hartlepool 29./10. — Spigerborg afg. Riga 14./11. — Stegelborg ank. København 12./11. — Stjerneborg afg. Petersborg 15./11. — Søborg pass. Portland 13./11. — Taarnborg afg. København 16./11. — Tuborg ank. Petersborg 15./11. — Ulfborg afg. Newcastle 11./11. — Uranienborg pass. København 12./11. — Visborg pass. København 16./11. — Vordingborg afg. Tyne 15./11. — Ørkild ank. Las Palmas 15./11.

Ære. Erindring, Nielsen, ank. Trouville 16./11.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Sunderland 20./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Rouen 15./11. — Martha, Christensen, afg. Swansea 18./11. — Elna, Rathje, ank. Oran 15./11. — Therese, Petersen, afg. Burntisland 17./11. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 8./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 14./11. — Simone, Møller, afg. Råså 18./11. — Jeanne, Olsen, afg. Eriksdal 11./11. — Vera, Larsen, afg. Slax 17./11. — Daisy, Lagesen, afg. Hernösand 18./11. — Anine, Leth, ank. Cagliari 16./11. — Kamma, Løffler, afg. Swansea 11./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 16./11. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 14./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 11./11. til Bordeaux. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Danzig 15./11. — Russ, Petersen, afg. Horta 11./11. til Sabine Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 12./11. til Sarpsborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 5./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosaria. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 29./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Næwa, Dahl, afg. Petersborg 7./11. til Bordeaux.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, ank. Petersborg 18./11. — Rigmor, Larsen, afg. Rotterdam 17./11. til Alicante. — Laura, Pedersen, afg. Irvine 17./11. til Helgenäs. — Nexos, Basse, ank. Brixham 18./11. — Norma, Mikkelsen, afg. Nantes 17./11. til Newcastle. — Johanne, Thøgersen, afg. København 17./11. til

Danzig. Polly, Hansen, ank. Esbjerg 17./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Methil 17./11. — Fylla, Brinch, afg. Trångsund 17./11. til Barcelona. — Marie, Jessen, pass. Gibraltar 16./11. for Aarhus. — Dagmar, Skou, afg. Reval 16./11. til Hudiksvall. — Rigmor, Larsen, afg. Hook of Holland 16./11. til Alicante. — Bodil, Uldall, ank. Pasages 15./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hamburg 15./11. — Cito, Jepsen, ank. Calais 15./11. — Karla, K. Nielsen, pass. Brunsbüttel 14./11. for Huelva. — Inger, Schiff, pass. Gibraltar 14./11. for London.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 14./11. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 16./11. — Sjælland, Svarrer, afg. Kallundborg 17./11. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 18./11. — Hermia, Farup, ank. Antwerpen 19./11. — Alice, Jørgensen, ank. Randers 18./11.

Botnia. Gudrun, Sonniehse, ank. Rotterdam 20./11. — Ragnhild, Schultz, pass. Kanalen 15./11. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 20./11. — Gunhild, Hansen, afg. Aalborg 18./11.

Europa. Belgien, Nielsen, pass. Reden 16./11. for London. — Frankrig, Friis, ank. Horsens 18./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Hartlepool 18./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 16./11. — Alf, Clausen, ank. Stettin 16./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Trångsund 16./11. — Freja, Nielsen, ank. Nicolajstad 18./11. — Vera, Thing, afg. Burntisland 15./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Eusenada 15./11. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Barbados 15./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. North Shields 15./11. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 18./11. — Urania, Clausen, afg. Leith 18./11.

Nordseet. Nordland, Larsen, afg. Rotterdam 18./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Newcastle 18./11. — Holland, Poulsen, ank. Pillau 19./11. — England, Andersen, ank. Esbjerg 17./11. — Rusland, Bennetsen, afg. Libau 10./11.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, pass. Vlissingen 16./11. for udg. — Samui, afg. Frederiksstad 18./11. for udg. — Bandon, afg. Colombo 14./11. for udg. — Pangaan, pass. Gibraltar 14./11. for hjemg. — Chumpon, afg. Sabang 15./11. for hjemg. — Arabien, afg. Hongkong 15./11. for hjemg. — Siam, pass. Dover 13./11. for udg. — Kina, ank. Glasgow 15./11. for hjemg. — Tranquebar, afg. Port Said 10./11. for hjemg. — Indien, ank. Antwerpen 9./11. for udg. — Cathay, ank. Durban 17./11. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, afg. St. Thomas 2./11. for hjemg. — St. Croix, afg. St. Thomas 6./11. udg. — St. Jan, afg. London 17./11. for udg.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Petersborg 5./11. — London, Bom, afg. Petersborg 11./11. til Terneuzen. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 16./11. — Bryssel, Kaas, afg. Hungerborg 13./11. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Ghent 12./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 12./11. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 11./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. København 17./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Grangemouth 16./11. til Aarhus. — Gulfaxe, Petersen, ank. Drammen 16./11.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Portland 10./11. for Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Råså 18./11. — Fanny, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 13./11. — Lilly, Nielsen, afg. Middlesbrough 14./11. til Kotka. — Alexy, Lorentzen, ank. Blyth 14./11. — Dagny, Sørensen, pass. K. W. Kanalen 17./11. for Barcelona. — Mary, Bang, ank. Belfast 16./11.

Sejlskibe.

Ære. Johanne, Stegmann, ank. Kolberg 16./11. — Freya, Kock, ank. Hammerhavn 17./11. — Peter, Hansen, ank. Rudkjøbing Red 17./11. — Harriet er den 14./11. pass. Dungeness østg. — Juliane var 9./11. til Ankers ved Gibraltar. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Libau 17./11. — Hamlet, Rasmussen, pass. Skagen 17./11. — Ami, Christensen, ank. Trawentunde 17./11. — Svalen, Rosenbeck, ank. Sevilla 17./11. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Porto Torres 17./11. — Harris, Thorsteinson, er ank. Göteborg. — Majus Bay, Østermann, er afg. Riga til Flensborg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. November 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Do sidste Aars Lovgivning for Handelsflaaden. — Bekendtgørelse angaaende et mellem Danmark og Sverig vedtaget Tillæg til Deklarationen af 14. August 1873 om Lodsningen i Øresund. — Cirkulære Nr. 3 og 4, henholdsvis til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer og med Sejlskibe beskikkede Synsmænd. — Fragtmarkedet. — Havvarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Trafikk. Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og
Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Sæen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 91.

Kjøbenhavn, Fredag den 24. November 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slangar af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve Telefon 5601 til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	--	---

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

er det mest fuldkomne Rotteudryddelses- middel, fordi
Daxin
1) Rotterne gerne æder „Daxin“,
2) „Daxin“ virker absolut dræbende paa Rotter og Mus.
3) „Daxin“ er usfarlig for de alm. Husdyr.
4) „Daxin“ er billig.
Salgskontor: Vesterbrogade Nr. 20, Kbhvn. Telf. Vester 28 23 x.

Haandbog i praktisk Sømandsskab
af Skibsfører J. Kusk Jensen.
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

„Kend Dit Skib“.
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstjerner Eftlg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenure Telefon-Nr. 42

Marstal
Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.
Specialitet **Smaa Skibe.**

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Dr. Wiuff Petersen

(fh. H. C Lunds Klinik)

Hud- og Kønssygdomme

Vesterbrogade 16.

Træffes Søgnedage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Nyhavn 53.

Telegr. Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Julius Ott Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Skib til Salg.

Motorskonnert „De seks
Brødre“, 34 Netto Reg. Tons,
lader 130 Tons dw., 115 Tons
Hvede; bygget 1907. Motoren
25 H.K.

Nærmere meddeler

Skibsfører F. Johansen,
Ærøskøbing.



Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK. STEMP. FABR. XANIA.

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.479)



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagot henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 26. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

„Gammel Dansk Snaps“

er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“

er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Motorskonnert søges

til en Gang ugentlig med Stykgodsfragt mellem København
og en Provinsby. Sejllængde 25 danske Mil. Skal lade mellem
100 og 130 Tons. Billet, mrkt.: „C. H. 278“, modt. Bladets Kontor.

Officielle Bekendtgørelser.

Lodsaspirant.

Ved Københavns Lodseri er Plads ledig den 1. Jan. 1912
for en Styrmand, der er klar med Værnepligten, er ugift og
under 26 Aar gl. Personlig Henvendelse til Lodsinspektøren
i København, Toldboden.

Kjøbenhavn, den 24. November 1911.

Diplomatvæsnet. Et af Udenrigsministeren den 21. ds. i Folketinget forelagt Lovforslag angaaende Ændringer i Loven om Diplomat- og Konsulatvæsnet gaar i det væsentlige ud paa, at der ansættes en Ministerresident, eventuelt med Titel af overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister, i Kina og Japan, samt paa at gøre den midlertidige Ordning med Ansættelse af en Handelsattaché, for Tiden i Petersborg, endelig.

I Bemærkningerne hedder det bl. a.:

Ved Lov om Diplomat- og Konsulatvæsnet af 27. Maj 1908 blev det fastsat, at der under Udenrigsministeriet skulde ansættes otte Gesandter, én Chargé d'affaires og syv Legationssekretærer. Af disse Legationssekretærer har fra Juni 1908 én været knyttet til det russiske Gesandtskab i Peking, der i en Række Aar med stor Beredvillighed har repræsenteret danske Interesser i Kina.

Dette Forsøg er for saa vidt faldet heldigt ud, som baade det russiske Gesandtskab i Peking, de til Kina knyttede danske Foretagender og de sammesteds boende Danske har udtalt en gunstig Dom, der kan tiltrædes af Udenrigsministeriet, om den danske Legationssekretærs Arbejde for de danske Interesser i Kina. Men samtidigt er det fra alle nævnte Sider, og med stor Styrke af de to betydeligste danske Foretagender i Østen, blevet fremhævet, at vor Repræsentant i Peking vilde kunne virke langt mere effektivt ogsaa overfor den kinesiske Regering og de kinesiske Myndigheder ved at blive stillet som en selvstændig Missionschef, ligesom han først da vil kunne tage Del i det i Peking akkrediterede diplomatiske Korps' Raadsforsamlinger.

Omend de danske Interesser i Østasien overvejende er knyttet til Kina, er de dog ogsaa af en vis Betydning i Japan, hvor de navnlig samler sig omkring Store Nordiske Telegrafelskab.

Den danske diplomatiske Repræsentation i Japan har siden 1870 været varetaget gennem den nederlandske Regering.

Fra de i Østasien virkende danske Foretagenders Side er der gentagne Gange blevet fremsat indtrængende Ønske om at faa en selvstændig dansk diplomatisk Repræsentation ogsaa hos den japanske Regering, og de to store Foretagender Det østasiatiske Kompagni og Store Nordiske Telegrafelskab har nu tilbudt at yde et aarligt Bidrag i ti Aar paa 24,000 Kr. til Støtte for en forbedret diplomatisk Repræsentation i Østasien.

Den ved Gesandtskabet i Petersborg midlertidig ansatte Handelsattaché har i de snart 2½ Aar, han har bekendt sin Stilling, paa de mest forskelligartede Omraader været sine Landsmænd til Nytte. Det kan vistnok siges, at i adskillige Tilfælde vilde endog ret betydelige Kapitaler være gaaet tabt for Danmark, hvis ikke Handelsattachéen havde ydet de paagældende sin Medvirksomhed, ligesom vigtige danske Interesser ved forskellige Lejligheder har haft en særdeles effektiv Støtte. Ministeren foreslaar derfor at gøre Institutionen til et fast Led i den danske udenrigske Tjeneste.

Eventuel Strejke blandt Kulminearbejderne i Storbritannien. Generalkonsul Valdemar Faber, London har den 17. November meddelt Udenrigsministeriet følgende:

Den 16. d. M. forelaa Resultatet af det med Længsel afventede Møde af Kulminearbejderne i Storbritannien. Resultatet blev, at Spørgsmaalets Afgørelse blev udsat til den 6. December (eventuelt den 20. December). Der var repræsenteret 604,000 Minearbejdere, og med en Majoritet af 128,000 blev vedtaget:

1) At man ikke ønskede en øjeblikkelig Ballotering om Strejkespørgsmaalet, hvilket Arbejderne fra Wales, Durham og Northumberland havde ønsket.

2) Da Mineejerne i Principet indrømmer Berettigelsen af en Minimalløn, men finder den praktisk uigennemførlig i Øjeblikket, skal Spørgsmaalet behandles separat i de forskellige Distrikter, og imidlertid skal Mineejerne anmodes om at møde Mændene for at udveksle Anskuelser herom.

3) Den engelske Kulforligelseskommission (Conciliation Board) skal mødes den 6. December og meddele Resultatet af Mineejernes midlertidige Undersøgelser.

4) Minearbejdernes Forening for Storbritannien vil holde yderligere Konference den 20. December, naar alle de forskellige Forslag foreligger.

Dette Resultat, som først blev vedtaget i sidste Øjeblik, efter at en Strejke havde set meget truende ud, antyder forhaabentlig, at det ikke bliver nogen Nationalstrejke, selv om Muligheden af en saadan ikke er udelukket, — men det menes almindeligt, at Udsigten til mindelig Overenskomst er lysere; — at en lokal Strejke enten i Wales, Durham eller Northumberland alligevel kan indtræffe i Begyndelsen af næste Aar hører til de Muligheder, der maa regnes med.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Skibe, der kommer fra Kyststrækningen mellem Saloniki og Dédéagatch, disse to Havne medregnet, skal fremtidig være underkastet en Karantæne paa fem Dage med Desinfektion, Overfarten medregnet.

Tunisia: Byerne Neapel og Genua samt Provinserne Aleksandria, Apuila, Campobasso, Caserta, Chieta og Trapani (Italien) er erklæret for kolerafri.

Skonnerten »Hervine«. Aarhus, 20. November. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Hervine« af Reval, der befrygtedes forlist, er i Formiddag indkommen i Havnen her. Den var bleven forsinket stærkt af Stormen, men havde ikke lidt Havari.

Bortdrevet Klokketønde. Marineministeriet meddeler: Odense Fjord Klokketønde er bortdrevet. Den vil snarest muligt atter blive bragt paa Plads.

Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i Libau, at Lysbøjen paa Bernathen Rev c. 2 Mil Syd for Libau den 25. f. M. atter er blevet udlagt paa sin tidligere Plads.

Ændringer i Lodslovgivningen. Forsvarsministeren har i Folketingets Møde den 22. ds. fremsat Forslag til Lov om Ændring i Lodsloven, hvorefter den nuværende Tvedeling ophæves, og Lodsvesnet henlægges under en af Kongen udnævnt Lodsdirektør, under hvem der atter ansættes en Lodsinspektør, medens de nuværende Lodsinspektørembeder ophæves.

Endvidere fremsatte Ministeren Forslag til Lov om Ændring i Lodsvesnets Lønningslov, hvorved der indvindes c. 12,000 Kr. aarlig i Besparelse for Statskassen.

Kollision. Den 22. ds. Kl. 6 Aften kolliderede to i Kjøbenhavn hjemmehørende Dampskibe »Kronprins Frederik« og »Lilian Drost«, der begge var for indgaende, i selve Bomløbet. Skibene, der tilhører henholdsvis Selskabet Nordsøen og Carl Drost, kom hurtig klar igen og fortsatte ind i Havnen. Skadens Omfang kan først konstateres senere.

De fynske Havne. Odense, den 22. November. Kanal og Havneudvalget i Odense har i Følge »Fyns Socialdemokrat« paa et Møde i Dag besluttet at opfordre Repræsentanter for alle fynske Havne til at deltage i et Møde, paa hvilket man vil protestere mod Finanskommissionens Forslag om Forhøjelse af den Godtgørelse, der ydes Staten for Opkrævning af Skibs- og Vareafgifter til Havnene.

Eksaminer for Skibsmaskinister. Under 21. November har Ministeriet for Handel og Søfart udnævnt Professor ved den polytekniske Læreanstalt E. P. Bønnesen og fhv. Maskinmester af Maskinkorpset F. T. Lous til fra 1. Januar at indtræde som Medlemmer af den i § 10 i Lov af 12. April d. A. om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. ommeldte Eksamenkommission.

Anordning om Erhvervelse af Samkvemspas for Skibe, bestemte til Pladser ved Issefjord. I Henhold til § 6. 4de Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. bestemmes herved, at Skibe, som er bestemte til Pladser ved Issefjord derunder indbefattet dens Førgreninger Roskildefjord og Holbækfjord, og som efter Bestemmelserne i nævnte Lov er forpligtigede til at erhverve Samkvemspas, skal erhverve saadant henholdsvis ved Rørvig eller Hundested, efter som de benytter det vestlige eller det østlige Indløb til Fjorden.

Denne Anordning træder straks i Kraft.

Justitsministeriet, den 11. November 1911.

Anerkendelse. Esbjerg, den 22. November. I Anledning af Bjergningen af »Vyl« og »Graadyb« Fyrskibe under sidste Storm har Marineministeriet i Følge »Esbjerg Avis« udtalt for disse Skibes Førere, Kaptajn Jensen og Styrmand Schørring, Anerkendelse af deres Optræden. (Ritz. Bur.)

En Henstilling.

Vi har modtaget følgende:

I nærværende Blads Nr. 89 er optaget et Indlæg under Betegnelsen »En Henstilling«.

Den almindelige Opfattelse af denne Form for Henvendelse til andre er, hvad enten disse andre forøvrigt er en enkelt Person, Institution eller Samfund, en brav Mands mere eller mindre indtrængende Forsøg paa at rullede Forhold eller Personer, der influerer paa Interesser, som Henstilleren indforstaaet nærer eller har Ret til at nære Interesse for.

Men en »Henstilling« kan tillige have andre Former, og en saadan kan f. Eks. være at bane Vejen for en mildere Opfattelse af en Handling eller Forseelse, hvorved »Henstilleren« har forskæret andres Opfattelse af Hæderlighed, Kammeratskab eller Troværdighed.

Naar man anvender disse fremsatte Former for »Henstilling« paa det af Kaptajn P. Hedegaard publicerede Indlæg, da vil man beklageligvis straks se, at de afgjort maa betragtes som uanvendelige.

»Og hvorfor?« — Fordi Indlægget absolut sejler under falsk Flag!

For at et Indlæg overhovedet skal faa Betydning som

en retledende Kritik i en hvilken som helst Sag, maa dette Indlæg i indledende Form være bygget paa Sandhed, men det vil være klart for alle, der blot med almindelig Opmærksomhed har læst Indlægget, at dette ikke paa nogen mulig Maade kan komme ind under Begrebet »Henstilling«, den rette og ærlige Form havde da været »Angreb«, hvis ikke ogsaa denne Betegnelse havde været umuliggjort af det Forhold, hvori Kaptajn P. Hedegaard staar til den Forening, han angriber.

Det skal selvfølgelig indrømmes, at Mængdens Dom ikke til enhver Tid er ufejlbarlig, og for saa vidt kan en Forenings Dom ogsaa være angribeelig, men en modig og æreker Mand vilde altid have fremført sin Sag for den Domstol — i dette Tilfælde altsaa Generalforsamlingen —, som nu engang af ham selv som Medlem var anerkendt som rette Forum.

Hvis Kaptajn P. Hedegaard derfor vilde vende tilbage til sin Forenings Skød og enten forendre sin Ret til en uheldig Dom — den Tid, der er forløben, borger for, at Dommen ikke bliver afhængig af en Stemning — eller han foretrækker som en retsindig Mand at gøre Afbigt, vil han i begge Tilfælde forhaabentlig genvinde den Agtelse, der er den eneste aabne Dør til overhovedet at vise Interesse for den Forening eller den Stand, han har krænket.

H. V. Bang,
Formand
for

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.

Tilsyn med Søkort.

Fra Direktøren for Søkort-Arkivet har vi modtaget følgende:

Som Fortsættelse i mine Bestræbelser for at vække Interessen i Søfartskredse for at holde Søkort og nautiske Beskrivelser i betryggende Orden tillader jeg mig atter at henvende mig til den ærede Redaktion om Optagelse af følgende:

Atter er Stoffet til denne Artikel hentet fra Tyskland, der er vor farligste Konkurrent paa Skibsfartens Omraade, dels fordi det ligger os saa nær, og dels fordi det arbejder saa målbevidst og energisk paa at hæve alt, hvad der tilhører Søen, til absolut 1ste Klasses.

I August Maaned skrev jeg i Deres ærede Blad om en tysk Søretsdom, efter hvilken saavel Rederi som Kaptajn blev dømt, fordi Skibet havde navigeret efter forældede Kort og Farvandsbeskrivelser, der ikke var holdt ordentlig til Dato efter »Efterretninger for Søfarende«.

Denne og flere lignende Domme har vakt svært Røre i tyske Søfartskredse og bl. a. ført til Beslutning om Oprettelsen af et Institut til Rettelse af Søkort og Farvandsbeskrivelser. Beslutningen blev taget paa en ekstraordinær Generalforsamling i Hamburgs Skibsførerforening den 15. November, og jeg skal her efter »Hansa« fremdrage de vigtigste Momenter, der kom frem ved denne Lejlighed:

»Af den søretlige Undersøgelse af nogle Søulykker i den nyere Tid er det fremgaaet, at om Bord værende Kort, Fyrlister og Farvandsbeskrivelser ikke var rettet efter de ligeledes om Bord værende »Efterretninger for Søfarende«. For dette Forhold er der rejst Bebrejdelser mod Kaptajnerne, hvis Berettigelse desværre ikke lader sig bestride, skønt det paa den modsatte Side betyder en betydelig Forøgelse af Kaptajnens i Forvejen store Ansvar, at det er gjort ham til Pligt at holde sine Søkort til Dato ved Hjælp af »Efterretninger for Søfarende«. Paa Skibe i kort og uregelmæssig Fart, hvor Søkortene

ofte ophober sig som Bjerge, og hvor Kaptajnen i Søen søm Regel er oplagen af Navigeringen, er det ham undertiden ganske umuligt stadig at holde sit hele Kortmateriale i Orden. See-Berufsgenossenschaft Ulykkesforsikrings Forskrifter fordrer imidlertid dette. Rigtig nok kun naar der er Tale om Dampere udenfor Kystfart, men det er sikkert at anlage, at det vil blive paatalt af Søretten, hvis Skibe i den lille Kystfart lider Havari paa Grund af Fejl i Kortet, der kunde være rettet om Bord.

For at forhindre at Kaptajnerne skal komme i Forlegenhed, maa det være nødvendigt, at de tyske Skibe ved Afgang fra Hjemhavnen og saa vidt muligt ogsaa fra en anden Havn kun har saadanne Søkort om Bord, der er rettet til Dato efter Efterretningerne. Længe og ofte er der blevet talt frem og tilbage om en saadan Tankes Udførlighed i Søfartskredse sidste Sommer, men aldrig er Tvivlen om en saadan Plans Nytte bleven ytret. Stedse og overalt er det derimod anerkendt, at Virkeliggørelsen af den Tanke at kunne medgive alle Skibe rigtige Søkort og Farvandsbeskrivelser var den mest mulige Understøttelse værd.

Denne enstemmige Opfattelse vil nu et af en Skibs-officer, Hr. Julius Pohl, oprettet Institut bringe til Udførelse. Planen realiseres med Rederiernes Understøttelse, hvilken imidlertid er gjort afhængig af, at Institutets Virksomhed bliver behørigt kontrolleret. Denne Kontrol vil blive foretaget af et staaende Udvalg af Foreningens Medlemmer. Det er Meningen først at begynde i Hamburg, men senere at udvide Virksomheden til alle Tysklands større Havnebyer.

Den tyske Skibsfart er nu paa dette vigtige Punkt særdeles heldigt stillet.

Den tyske Stat sørger for Udgivelsen af udmærkede Kort og nautiske Boger. Den fordrer imidlertid til Gengæld, at Materialet skal benyttes paa forsvarlig Maade, og Rederier og Kaptajner gør sin største Plid, for at dette kan finde Sted.

Hvorledes gaar det nu her i Landet, Staten sørger ogsaa her for det bedste Materiale, der kan skaffes, men med Resten er det saa som saa. Her navigeres der ofte i gamle makulerede eller annullerede Kort eller i daarligere Kopier, ja end ikke »Efterretninger for Søfarende« findes om Bord i en stor Del af vore Skibe. Er dette nu forsvarligt, naar man ser, hvorledes vor farligste Konkurrent ordner sig paa dette Omraade, tilmed da vi ved meget ringe Udgift og Ulejlighed kunde opnaa det samme. Jeg skal her i Korthed angive Vejen, der efter min For mening bør følges:

For at gøre Forholdene lige for alle og for at faa en af alle anerkendt Garanti, bør det være »Syn« underkastet, at Søkortene m. m. er i behørig Orden. Der staar i Tilsynslovene, at Skibet skal være forsynet med de til en sikker Navigering fornødne Redskaber, hvorefter der sikkert haves Lovhjemmel for Indførelsen af et saadant »Syn«. Da det her som i Tyskland er vanskeligt for Kaptajnerne at holde Kortene rettet, bør en lignende Institution som den i Tyskland kunne paatage sig dette Arbejde. Her findes alt i Kjøbenhavn et Firma, der forhandler Søkort og nautiske Boger, der tillige paalager sig Udførelse af Rettelser. Kontrollen kan med Marineministeriets Billigelse udføres af Søkort-Arkivet, der sidder inde med alle Midlerne til dens Udførelse. Kort og Boger burde da stemples med Arkivets Kontrolmærke, der kunde tjene Synsmændene til Vejledning ved »Synet«.

Jeg synes, dette maa kunne blive overkommeligt for alle Parter, og jeg slutter med Ønsket om, at alle deri Interesserede vil stræbe hen til en snarlig Ordning af dette Forhold, der kun kan blive til Gavn for vor Skibsfart.

Som et Led i disse Bestræbelser fra Søkort-Arkivets Side kan jeg meddele, at Marineministeriet har bemyndiget Arkivet til at opslaa Ministeriets »Meddelelser« og »Efterretninger for Søfarende« i en Kasse ved Siden af Meteorologisk Instituts Opslag i Grønningen, saa at Søfarende

samtidig med, at de studerer Vejret, kan erfare om Fyr-Skibe, der er dreven fra Stationen, Lystønder slukket m. m. i de danske Farvande samt Østersøen og Nordsøen.

C. Bloch,
Direktør.

Fragtmarkedet.

Fastheden holder sig i alle Markeder, og i enkelte Retninger er der endog yderligere indtraadt smaa Sligninger. Saaledes er der f. Eks. fra Nordamerika for Bomuld og paa Timecharterbasis betalt højere Rater, og Begæret har været stort for prompte Baade. For saadanne betales f. Eks. 7/ à 7/3 Dødvægt i Timecharter, Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, medens der for en December Lastning fra Golfen sluttedes indtil 47/6 for Bomuld til Liverpool, 48/9 Bremen. Ogsaa La Plata tenderer bedre, og der er fra San Lorenzo Grænsen betalt 16/ O. C. pr. Marts, 15/6 pr. Januar. Kulfragterne er uforandret faste i alle Retninger, og der har været effektueret en Mængde Befragtninger, navnlig til Middelhavet. Fra Østen har der været sluttet efter lidt større Maalestok, og Tønen er fast. Det milde Vejr holder fremdeles Petersborg og andre af de nordligere Pladser aabne, men der slutes kun enkelte Laster nu. Fra de sydlige Pladser maa Markedet siges at ligge godt, naar Aarstiden lages i Betragtning. Iøvrigt sluttedes der i de forskellige Markeder som følger:

Øst e n. Bønner fra Vladivostock til U. K./Kont. 30/ pr. December. Australien/U. K. Kont. 26/9 pr. December-Januar. — Port Pirie/Antwerpen 26/ Erts pr. December. — Kalkutta/Dundee 26/3 Jute pr. November/December. — Kalkutta/U. K. Kont. (udsøgt Havn) 23/9 (én Havn) 24/6 (to Havne), d. w. Basis, »net terms«, December Lastning. — Bombay/Antwerpen 20/9. Hull 21/. Option begge Havne 22/. d. w. Basis, pr. November-December. — Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K./Kont. (udsøgt Havn) 17/6 pr. December-Januar.

Sør t e h a v e t. Store Baade fra Horli, Nikolajeff eller Odessa 10/3 Rotterdam, 10/6 Weser, 10/9 Hamburg. Mindre Baade Fres. 12 Marseille, 12/6 N. C. — Donau betalte 12/9 Rotterdam d. w. Basis, Korn og/eller Træ. — Sulina sluttede til 10/6 Rotterdam, 10/9 Antwerpen, 11/ Hamburg, 14/3 Danmark (én Havn), 14/6 (to Havne), 14/9 (tre Havne) — Kustendje/N. C. eller »any« 11/ Hamburg 11/6. — Alt for prompt Afskibning.

M i d d e l h a v e t. Smyrna/Bristol 10/. Option Plymouth & Bristol £ 100 ekstra. Korn, pr. 10.—31. December. — Aleksandria/Hull 10/. London 10/6. Saloniki/Sharpness 11/3. Hornillo Bay/Middlesbro eller Rotterdam 7/. Karthagena/Middlesbro 7/6. Sfax/Ghent 7/9. Algier/Britonferry 7/6. Huelva/Livorno 10/, Boness 9/, Cork 9/3. Glasgow 5/6. Savannah 11/9. New York eller Filadelfia 11/9. Bilbao/Stockton 6/. Glasgow 5/6. Alt pr. prompt.

N o r d a m e r i k a. Kul Norfolk/Buenos Aires eller La Plata 17/9 pr. December. New York/Japan (to Havne) 29/6. Skinner, pr. December. Wilmington/Liverpool. Manchester eller Bremen 33/9. Havre 35. Fernandina/Liverpool 40/ Form »O« pr. November. Tampa & Savannah/Japan (to Havne) 68/9 pr. December. Galveston/Bremen 41/3 pr. Januar. Golfen/Liverpool 47/6 og Bremen 48/9. Bomuld, pr. December. Golfen U. K. Kont. 12/6 »net terms« pr. December.

S y d a m e r i k a. Buenos Aires/U. K. Kont. 15/3 O. C. pr. Februar/Marts. San Lorenzo/U. K. Kont. 16/ O. C. pr. Marts. U. K. Kont. (ekskl. Frankrig) 15/6 O. C. pr. Januar. Bahia Blanca/U. K. Kont. 16/9 à 17/ O. C. pr. Februar/Marts. Bahia Blanca/U. K. Kont. (udsøgt Havn) 18/ Havre pr. 1. Marts—10. April. Salpeter Havne/U. K. Kont. 21/, Option U. S. 22/ pr. December.

Østersøen. Blandt Befragtingerne kan nævnes: Petersborg/Drammen 34/ Pulpwood, Rotterdam 1/7½ Hvedebasis. Emden 1/7½ Hvedebasis. Riga/London 28/6 D. B. & 1/3 Boards, Amsterdam Hfl. 16½ Kapphjelker. Antwerpen Fres. 32 D. B. B. Königsberg/Rotterdam 1/4½ Hvedebasis, Option Hull 1/6 Kotka/Ostende Fres. 38½ D. B. B. Sundsvall/Papenburg Mk. 32½ D. B. B., Limerick 37/6 Boxboards, Terneuzen Fres. 43 Boards.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Windau 7/ (1,650), Königsberg 7/ (1,500), Holtenau 6/3 (1,800), Aalborg 5/4½ (2,400), Mariager 6/9 (1,000), Antwerpen 5/ (2,000), Marseille 9/6 (3,500), Genua 10/6 (3,800). — Wear/Helsingfors 7/ (1,400), Stettin 6/6 (2,700). — Firth of Forth/Libau 6/4½ (2,000), Swinemünde 6/ (2,900), Stettin 6/6 (2,500), Danmark 6/3 (1,300). — Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Göteborg 6/6 (1,500), Bordeaux Fres. 8½ (2,500), Vigo 8/9 (2,800), Algier Fres. 11 (2,200), Triest 10/ (4,500), Malta 8/4½ (5,000), Port Said 10/ (4,900), Las Palmas 10/3 (2,700), Dakar 12/6 (5,800), Madeira 10/3 (2,100), River Plate 18/3 (5,200), Rio de Janeiro 18/ (5,300).

Fra Sø og Land.

Drukne Sømand. Frederikshavn, 20. November. Dampskibet »Frost« af Arendal er indkommet hertil fra Blyth. Paa Overrejsen er en af Skibets Matroser, Andreas Rasmussen af Nakskov, af en Braadse skyllet over Bord og druknet.

(»Ritz. Bur.«).

Stockholm, 20. November. Det maa nu antages, at Damperen »Ebbæ« er gaaet under med Mand og Mus. Blandt de savnede er ogsaa Kokken Heyden fra Kjøbenhavn.

(»Ritz. Bur.«).

Havarier og Forlis.

Christian, Skonnert af Lemvig, er paa Rejsen fra Harburg til Kjøbenhavn med Kul grundstødt ved Paarebugten.

Normandiet, Dampskib af Esbjerg, har paa Rejsen herfra til Hudiksvall, Natten til Tirsdag, udfør Falsterhø været i Kollision med Skonnertbrig »Alfrede« af Svendborg. »Alfrede«, der sejlede i samme Retning som »Normandiet«, fik betydelig Skade. »Normandiet« er indgaaet til Burmeisters Værft for Reparation af en Del Skade, blandt andet er en Plade indtrykket. »Alfrede« er ligeledes indkommet til Kjøbenhavn, hvor den losses og reparerer.

Theolinda, Skonnert af Trollhättan, er indslæbt hertil fra Cimbrishamn af Bjergningsdampskibet »Flinterenden«, fuld af Vand. Paa Rejsen fra Hernösand sprang Skibet løk i Storm og maatte søge ind til Cimbrishamn.

John Ernst, russisk Skonnert, er paa Rejsen fra Sandviken til Kjøbenhavn med en Ladning Træ bleven indslæbt til Slite efter Kollision.

Kronprins Frederik, Dampskib af Kjøbenhavn og »Lilian Drost«, Dampskib af Kjøbenhavn, har den 22. ds. ved Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn været i Kollision med hinanden; de kom hurtig klar af hinanden og fortsatte Sejladsen ind i Havnen. Skaden, hvis nogen, er foreløbig ubekendt.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. herfra 22./11. til Libau. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 15./11. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 19./11. for Nice. — Anglo Daue, Tounesen, afg. herfra 22./11. til Arendal. —

A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 18./11. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 17./11. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 21./11. til Kristiania. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 19./11. hertil. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 14./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 21./11. — Beira, Lunge, ank. Söderhamn 20./11. — C. F. Tietgen, Thomssen, pass. Fire Isle 22./11. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./11. til Marseille. — Christian IX, Mikkelsen, ank. London 20./11. — Dagmar, Bøgvad, ank. Cadix 16./11. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 23./11. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 23./11. — Garonne, Sørensen, afg. Rochelle 21./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 23./11. — Hengest, Munck, afg. herfra 21./11. til Riga. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 22./11. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 20./11. til Antwerpen. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 20./11. til Reval. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 22./11. for Libau. — Kentucky, Andreasen, afg. Newcastle 6./11. til Boston. — Kiew, Jacobsen, pass. Holtenau 23./11. hertil. — Kursk, afg. Bordeaux 22./11. hertil. — Loire, Craignou, afg. Petersburg 22./11. — Louise, Larsen, ank. Königsberg 20./11. — L. P. Holmblad, Kyllsbeek, pass. Holtenau 20./11. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 11./11. til Norre Sundby. — Minsk, Harder, afg. Riga 21./11. til Antwerpen. — Moskø, Jønsen, pass. Deal 13./11. for Algier. — Nicolai II, Kromann, ank. Petersburg 7./11. — Nordjylland, Søberg, ank. Licata 21./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 22./11. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 20./11. — Odessa, pass. Holtenau 21./11. for Hull. — Osear II, Hempel, ank. New York 16./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 14./11. til Filadelfia. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 18./11. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 18./11. — Saga, Wiherg, pass. Dungeness 22./11. hertil. — Saratov, afg. Hull 21./11. til Libau. — Saxo, Müller, ank. hertil 19./11. — Thyra, Dam, afg. herfra 22./11. til Stettin. — Texas, Clausen, pass. Dunnethead 22./11. hertil. — Tiber, Bech, ank. Petersburg 21./11. — Tyr, Thaning, afg. herfra 21./11. til Windau. — United States, Gottsche, afg. Kristiansand 18./11. til New York. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 22./11.

Ærs. Emanuel, Svane, ank. Lovisa 21./11. — Energi, Jensen, ank. Skutskär 22./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 16./11. til Petersburg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 14./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 20./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Neufahrwasser 15./11. — Russ, Petersen, afg. Horta 11./11. til Sabine Pass. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Sarpshørg 18./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersburg 21./11. til Hull. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Newa, Dahl, afg. Petersburg 7./11. til Bordeaux.

Vesterhavet. Cito, Jønsen, afg. Calais 21./11. til Blyth. — Inger, Schiff, pass. Dover 21./11. for London. — Polly, Mathiasen, afg. Esbjerg 20./11. til Blyth. — Nordsøen, Gram, afg. Valencia 20./11. til Bremen. — Nancy, Th. Nielsen, afg. Methil 20./11. til Abo. — Karla, K. Nielsen, afg. Brixham 20./11. til Huelva. — Hebe, Gregersen, ank. Långrör 20./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Hamburg 18./11. til Methil. — Dagmar, Skou, ank. Hudiksvall 19./11. — Johannes, Thøgersen, ank. Danzig 19./11. — Nora, Lauritsen, pass. Brunshüttel 19./11. for Bordeaux. — Nexos, Basse, afg. Brixham 18./11. til Valencia.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, afg. Rouen 21./11. — Martha, Christensen, afg. Swansea 18./11. — Elna, Rathje, afg. Oran 20./11. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 17./11. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 8./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 15./11. — Simone, Møller, afg. Råfö 18./11. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppedale 20./11. — Vera, Larsen, afg. Sfax 17./11. — Daisy, Lagesen, afg. Hernösand 18./11. — Anine, Leth, afg. Cagliari 22./11. — Kamma, Løffer, afg. Swansea 11./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 20./11. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 21./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Methil 20./11. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 18./11. — Hermia, Farup, ank. Antwerpen 19./11. — Alice, Jørgensen, ank. Randers 18./11.

Botnia. Gudrun, Sonniehnsen, ank. Rotterdam 19./11. — Ragnhild, Schulz, ank. Rouen 20./11. — Valborg, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Gunhild, Hansen, ank. Methil 21./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Eusennada 15./11. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. Barbados 15./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Stockholm 21./11. — Svend, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 18./11. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 21./11.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Blyth 20./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 22./11. — Holland, Poulsen, ank. Pillau 19./11. — England, Andersen, afg. Esbjerg 21./11. — Rusland, Bennetsen, afg. Libau 10./11.

(Fortsættes Side 709.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabelleuger (Kbl) eller Meter (m). Retninger er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2559. Fyrskibet »Graadlyb«
Station. 55° 21' (42'') N. Br. 8° 07' (39'') Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2443. Kjøbenhavn 1911).

2560. »Thyborøn«
og Fløjtefonde er slukket, den vil snarest blive tændt. 56° 42' (35'') N. Br. 8° 10' (45'') Ø. Lgd.

2561. Rettelse til »E. f. S.«
Nr. 2504. Hals-Barre. Limfjorden Ø.-lige Indløb. Kattgat. Ifølge Meddelelse fra Aalborg Havneingeniør er Pullerne i Linten: »Egense Bagfyr midt imellem Forlyrene« borttagne. Der er saaledes i denne Linie ikke under 7 m i Vand ved daglig Middelvandsstand i en Bredde af 62 m fra »Halse« Fyrskib indtil c. 300 m uden for Klokketønden, herfra og ind over Hals-Barre er den 7 m i dybde, gravede Ronde mindst 56 m bred. »Barren: 56° 58' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 159. Havne-Lods, Side 6).

2562. »Odense-Fjord«
Klokketønde bortdrevet. Fyen N. Kattgat. »Odense-Fjord« Klokketønde er drevet bort fra sin Station, den vil snarest atter blive bragt paa Plads. 55° 32' (24'') N. Br. 10° 33' (51'') Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2563. Havnefyr atter tændt. Lomma, Sundet. Sverrig. Da Stenene fra den odelagte Mole ikke strækker sig langt ud fra Molen ved Lomma, er Havnefyret atter tændt. Besøling bør foregaa med Forsigtighed og større Skibe bør tage Lods. Fyret: 55° 40' 34'' N. Br. 13° 03' 32'' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2509. Kjøbenhavn 1911).

2564. Signaler og Ledelyer. Trelleborg. Sverrig S.-Kyst. Bestemmelserne for Dampfærgetrafikken ved Trelleborg træder i Kraft den 1ste December 1911 i Stedet for den 16de November. Samtidig ophører Taagesignalet med Haandkraft ved Trelleborg Havns ydre, grønne Fyr. 55° 22' 15'' N. Br. 13° 09' 22'' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2381. Kjøbenhavn 1911).

2565. Klokketønde atter paa Station. Kicted. Utlängan. Klotet Klokketønde er atter paa Station og den midlertidige Støge er inddraget. 56° 00' N. Br. 15° 48' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2510. Kjøbenhavn 1911).

2566. Fyr forandres. Furø. Kalmarsund. I Slutningen af 1911 forandres Furø Fyr til et Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Lyset er hvidt fra c. N. 43° Ø. til c. S. 77° Ø., rodt derfra til c. S. 66° Ø., hvidt derfra til c. S. 26° V., rodt derfra til c. N. 43° Ø. 57° 17' 01'' N. Br. 16° 37' 10'' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206).

2567. Lodsstation nedlægges. Berghamn og Husarö. Stockholm Skærgaard. Lodsstationen ved Berghamn. 59° 16' N. Br. 18° 44' Ø. Lgd., og ved Husarö. 59° 30' N. Br. 18° 50' Ø. Lgd., nedlægges ved Udgangen af 1911.

2568. Lystønder inddraget. Bottniske Bugt. I Bottniske Bugt er Inddragnet af Lystønder, paa Grund af Is, paaberyndt.

2569. Fyr slukket. Blackhallen. Bottniske Bugt. Blackhallen Fyr er slukket og Stangmærket inddraget. 64° 20' 09'' N. Br. 21° 31' 00'' Ø. Lgd.

2570. Fyr forandret. Furuögrund. Bottniske Bugt. Furuögrund Forfyr er nu forandret

rodt derfra opad Strømmen. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 4. Sm for rodt Lys. Sort Fyrbaake. 290 m N. 89° V. fra Bagfyret.

2595. Reservefyrskib udlagt. Sandettié. Frankrig. I Stedet for det inddragne »Sandettié« Fyrskib er der midlertidig udlagt et Reservefyrskib. Fyr og Taagesignal er uforandret, dog findes der ingen Undervandsklokke. 51° 13' 25'' N. Br. 1° 53' 40'' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2468. Kjøbenhavn 1911.)

2596. Lys- og Klokketønde flyttet. River Tay. England. Lys- og Klokketønden ved Indløbet til River Tay ligger 2,1 Kbl S. 60° V. fra dens Beliggenhed i Kortene, c. 120 m N. for Ledelinien. 56° 26' 14'' N. Br. 2° 37' 57'' V. Lgd. (eng. Kort Nr. 1481).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2597. Fyr ombyttet. Port Talbot. Bristol Channel. England. Fyret paa den S.-lige Bølgebrøder ved Port Talbot er ombyttet med et Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., der viser rodt Lys fra Landet S. for Havnen til S. 30° V. (over Scarweather Sands og hosliggende Banker. Grænsen S. 30° V. gaar c. ½ Kbl. Ø. om West Scarweather Tønde), hvidt Lys fra S. 30° V. til N. 79° V., rodt Lys fra N. 79° V. til Landet N. for Havnen. Synsvidde: 10 Sm. 51° 35' N. Br. 3° 48' V. Lgd.

2598. Klokketønde udlagt. Smerby Rocks. Kilbrennan Sound. Skotland V.-Kyst. En sort Klokketønde er udlagt i 9 m Vand c. 2 Kbl S. 45° Ø. fra Midten af Long Rock, der ligger paa 55° 27' N. Br. 5° 32' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2599. Fyr forandret. Port Nolloth. Cape Colony. Afrika. Port Nolloth hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 21 m. Lys- og Synsvidde: 13 Sm. 29° 15' 04'' S. Br. 16° 52' 09'' Ø. Lgd.

2600. Sten. Bold Island Ledges, Deer Island. Thorofare. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Dyge Sten med 0, m Vand, sandsynligvis kasset over Bord fra et Skib, ligger paa V.-Enden af Grunden, tæt S. for Bold Island East Ledge Tønde Nr. 5. 44° 09' 44'' N. Br. 68° 36' 35'' V. Lgd.

2601. Afmærkning forandres. Salem, Beverly og Marblehead Harbors. Massachusetts. Den 1ste December 1911 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:

Salem Main Ship Channel. 1) Baker Island Shoal Spiritønde 3 flyttes til N.-Siden af Powers Rock. N. 26½° V. fra Baker Island Fyr og N. 68½° Ø. fra Hardy Rock Baake. 2) Little Misery Island Spiritønde 4 udlægges paa SV.-Kanten af Little Misery Island Shoal, henholdsvis N. 59° V. og N. 4° V. fra samme Punkter. 3-4) Misery Rock Spiritønde 4 og Misery Shoal vandret stribede Spiritønde inddrages. 5) Misery Ledge vandret stribede Spiritønde males rød, faar Nr. 6 og flyttes til SV.-Siden af Misery Ledge. N. 67½° V. fra Baker Island Fyr og N. 4½° Ø. fra Bowditch Baake. 6) Johns Ledge vandret stribede Spiritønde males rød, faar Nr. 8 og flyttes til SV.-Siden af Johns Ledge, henholdsvis N. 69° V. og N. 25½° V. fra samme Punkter. 7) Haste Rock Spiritønde 7 faar Nr. 5 og flyttes 420 m N. i N. 3° V. fra Marblehead Fyr og N. 61½° Ø. fra Fort Pickering Fyr. 8) Haste Shoal Spiritønde 11 faar Nr. 7 og flyttes 90 m N. i S. 86¼° V. fra Bowditch Baake og N. 15¾° V. fra Little Haste Baake. 9) Haste Shoal vandret stribede Spiritønde udlægges ud for Ø.-Kanten af 5, m Stedet N. for Little Haste Baake. N. 88¾° V. fra Bowditch Baake og N. 17¾° V. fra Little Haste Baake. 10) Woodberrys Point Shoal Spiritønde 10 udlægges ud for SØ.-Siden af Grunden S. for Hospital Point Fyr. N. 61½° V. fra Little Haste Baake og N. 33¾° Ø. fra Fort Pickering Fyr. 11) Middle Ground Spiritønde 13 faar Nr. 9. 12) Knapps Rock Spiritønde 10 males sort, faar Nr. 11 og flyttes 90 m NV. i S. 6° V. fra Hospital Point Fyr og S. 85° Ø. fra Fort Pickering Fyr.

Beverly Harbor Channel. 1) Beverly Channel Spiritønde 1 udlægges ud for NØ.-Spidsen af Grunden N. for Juniper Point. S. 30° V. fra Hospital Point Fyr og N. 81½° V. fra Little Haste Baake. 2) Beverly Channel Spiritønde 3 udlægges ud for SØ.-Siden af Grunden N. for Old Hospital Point, henholdsvis S. 57° V. og N. 73½° V. fra samme Punkter.

Hardy Shoal Channel. 1) Hardy Rock Spiritønde 5 faar Nr. 1. 2) Rising States Spiritønde 7 faar Nr. 3. 3) Sixteen Foot Rock Spiritønde 2 udlægges ud for S.-kanten af 16-foot Ledge N. for Hardy Shoal. N. 79° V. fra Hardy Rock Baake og N. 2° V. fra Brimbles Baake. 4) Cutthroat Spiritønde 9 faar Nr. 5.

Cat Island Channel. 1) Davis Ledge Spiritønde 4 udlægges ud for S.-Siden af Davis Ledge, S. 67° V. fra Middle Breakers Baake og S. 12° Ø. fra Baker Island Fyr. 2) Gooseberry Ledge Spiritønde 1 udlægges ud for Ø.-Kanten af Gooseberry Ledge, henholdsvis S. 74¾° V. og S. 6½° V. fra samme Punkter. 3) South Gooseberry Shoal Spiritønde 6 udlægges ud for SV.-Spidsen

til at vise Et-Lyn hver 1 Sek. og Funnegrund Bagfyr til et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek. Forfyr: 64° 54' 55" N. Br. 21° 14' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 198. Kjøbenhavn 1911).

2571. Grund afmærket Nallimatata. Uleaborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Ved Nallimatata Grund med 0,5 m Vand, 1600 m N. 27° Ø. fra Hyllekalla Sømærke, er i 5 m Vand udlagt en Væger med V-lig Topbetegnelse, 65° 27' 35" N. Br. 25° 12' 35" Ø. Lgd.

2572. Væger udlagt. Ella Sten. Raha. Uleaborg Distrikt. Bottniske Bugt. Ved Ella Sten med 3,6 m Vand, Kallja Havn, er i 5 m Vand udlagt en Væger med Kors. 64° 13' 34" N. Br. 23° 41' 13" Ø. Lgd.

2573. Afmærkning forandret. Yksplia. Uleaborg Distrikt. Bottniske Bugt. Afmærkningen ud for Yksplia Havn er forandret saaledes: 1) En Væger med S-lig Topbetegnelse er indlagt i 8,5 m Vand ved Valvoja Grund med 6,1 m Vand, 920 m N. 12° V. fra Tankar Fyr. 63° 57' 33" N. Br. 22° 49' 15" Ø. Lgd. 2) Hælskon Væger med Kors og Kugle har faaet N-lig Topbetegnelse med Kugle og Jigger nu i 9,2 m Vand paa 63° 58' 12" N. Br. 22° 49' 15" Ø. Lgd. 3) Hæshådan (Maximoli) Væger med S-lig Topbetegnelse har faaet V-lig Topbetegnelse og Jigger nu i 9,2 m Vand paa 63° 58' 05" N. Br. 22° 50' 04" Ø. Lgd. 4) Lallinskacken Væger med N-lig Topbetegnelse er flyttet og Jigger nu i 9 m Vand ved Nygrund Østra Grund med 6,1 m Vand, 940 m N. 82° Ø. fra Tankar Fyr. 63° 57' 02" N. Br. 22° 52' 06" Ø. Lgd. 5) Plojola Grund Væger med Kors har faaet Kugle og Jigger nu i 7,2 m Vand ved Stengrundet, med 6,2 m Vand i Trunkhman Fvholm e. 1280 m S. 88° Ø. fra Tankar Fyr. 63° 56' 53" N. Br. 22° 52' 43" Ø. Lgd. 6) Bethus Klacken Væger med S-lig Topbetegnelse Jigger nu i 8,5 m Vand ved Poljola Grund med 4,2 m Vand, e. 1815 m S. 83° Ø. fra Tankar Fyr. 63° 56' 49" N. Br. 22° 53' 16" Ø. Lgd. 7) Mariaklacken Væger med Kors har faaet S-lig Topbetegnelse. 8) Vægeren med Kors, som i Aar er udlagt paa 63° 57' 47" N. Br. 22° 49' 40" Ø. Lgd., staar i 8,5 m Vand ved Wasa Grund, med 5,5 m Vand, e. 1 Sm N. 36° V. fra Tankar Fyr. 9) En Væger med S-lig Topbetegnelse er udlagt i 9,2 m Vand ved Koverud Østra Grund med 7,2 m Vand, e. 1,1 Sm fra Tankar Fyr. 63° 57' 51" N. Br. 22° 49' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1878. Kjøbenhavn 1911).

2574. Væger indtrædet. Sandtemarøen. Björneborg. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt. Sandtemarøen Væger med N-lig Topbetegnelse er indtrædet permanent. 61° 35' 23" N. Br. 21° 31' 50" Ø. Lgd.

2575. Fyr forandret. Järvinoto. Raumo. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Järvinoto Fyr er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys fra S. 49° V. til S. 62° V., rødt Et-Blink derfra til N. 30° V., grønt Et-Blink derfra til N. 17½° V. I øvrigt uforandret. 61° 07' 20" N. Br. 21° 25' 40" Ø. Lgd.

2576. Baaker nedlagt. Laitakari og Boekholm. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Laitakari Baake, 60° 28' N. Br. 21° 38' Ø. Lgd., og Boekholm Baake, 60° 29' N. Br. 21° 30' Ø. Lgd., er nedlagt.

2577. Fyr slukket. Hälväret. Fyr tændt. Prostvik. Abo Distrikt. Bottniske Bugt. Hälväret Ledelyr er nedlagt. Bagfyrret 60° 14' 32" N. Br. 22° 05' 09" Ø. Lgd.

Prostvik Ledelyr er tændt. Forfyrret, Ø-Kysten af Prostvik, viser grønt Et-Blink fra N. 4° Ø. til N. 89° Ø., afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 85° Ø., rødt Et-Blink derfra til S. 63° Ø., Flammens Højde: 4 m. 60° 11' 57" N. Br. 22° 06' 17" Ø. Lgd. Bagfyrret, Ø-Kysten af Prostvik, viser grønt Et-Blink fra N. 67° Ø. til N. 89° Ø., afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 87° Ø., rødt Et-Blink derfra til S. 65° Ø., Flammens Højde: 15 m. 60° 11' 57" N. Br. 22° 06' 08" Ø. Lgd. Fyrene i Vægerne er 7 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt og grønt Lys. Fyrene er overet i S. 89½° Ø. — N. 89½° V.

Stor Malmandet Fyr er forandret saaledes, at det nu viser grønt Et-Blink fra S. 13° Ø. til S. 11° Ø., afvekslende hvidt og rødt Lys derfra til S. 4° Ø., rødt Et-Blink derfra til N. 31° V. I øvrigt uforandret. 60° 15' 12" N. Br. 22° 06' 10" Ø. Lgd.

2578. Fyr forandret. Wälkä (Mahlkä). Finske Buert. Melkä Fyr er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Lys fra N. 85° Ø. gennem Ø. til S. 61° Ø., grønt Et-Lyn fra S. 13° Ø. gennem S. til S. 87° V., afvekslende hvidt og rødt Lys fra S. 37° V. til S. 40° V., rødt Et-Lyn fra S. 40° V. til S. 53° V. I Jyskerne: 8 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og grønt Lys. 60° 07' 21" N. Br. 24° 54' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2579. Lys- og Fløjtende atter tændt. Bernsten Rev. Lihau S. Østersøen. Rusland. Lys- og Fløjtenden ved Bernsten Rev., der blev slukket i September 1910 og senere indtrædet til Reparation, er atter tændt og udlagt den 25de Oktober 1911. 56° 23' N. Br. 20° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2080. Kjøbenhavn 1910).

2580. Oplysning om Fyr. Memel. Tyskland. Det røde, faste Fyr paa N-Molen ved Memel er omlagt af Søen. Et rødt, fast Lantornefyr er midlertidigt tændt. I Jyskerne: 4 Sm. Treghemsstedet er ikke udelukket. 55° 43' 56" N. Br. 21° 05' 07" Ø. Lgd.

2581. Skibeveiser. Pillau. Fra den 27de November til den 6de December 1911, mellem Kl. 7 Fm. og Kl. 5½ Em., afholdes Skibeveiser ved Pillau ud over Søen. Det er i den Tid forludt at komme Kysten mellem Neuhaus Tidsejstærn og Herreløbene ved Pillau nærmere

end 4000 m. Under Skydningen heltes et rødt Flag paa Kliffen N. for Kystbatterierne. Pillau Havn: 54° 39" N. Br. 19° 52" Ø. Lgd.

2582. Vragtende ombyttet med Vraglys- og Klokketende. Greifswalder Bodden. Vragtenden, som var udlagt 25 m S. for det e. 1½ Sm N. 68° V. fra Tønden ved Ariadne Grund, sunke 3mstedet Farføj, er ombyttet med en grøn Lys- og Klokketende, mærket Vrag, med S-lig Topbetegnelse, der viser grønt Tre-Lyn hver 15 Sek. Synsvidde: 3½ Sm. 54° 12' N. Br. 13° 32' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2521. Kjøbenhavn 1911).

2583. Vrag. Tønde bortlevet. Gabelslach. Kieler Fjord. Ved Indløbet til Kieler Fjord er Galdolen »Nymphen« sunket paa 54° 27' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd. Masterne er 3 m over Vandet.

Gabelslach Ø-ligse Tønde er bortdrevet. Den vil snarest blive laet paa Plads igen. 54° 31' 25" N. Br. 10° 22' 48" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2584. Ledebaker forandret. Shuya River. Hvide Hav. Rusland. Forhaken for det S-ligse Indløb til Shuya River, der stod paa Ø-Kysten af Malanin Nos Islet, er udlagt. Paa Fastlandet, 6½ Kbl V. fra den tidligere Bagbaake, der er hvid, pyramideformet med Skive paa Toppen og som nu skal fjernes som Forbaake, er opført en hvid og sort lodret stribet Baake, der skal fjernes som Bagbaake for det S-ligse Indløb. Malanin Nos Islet: 64° 48" N. Br. 34° 57" Ø. Lgd.

2585. Fyr skal flyttes. Helgoland. Tyskland. Fyrhaken ved det ny Havnemærke ved Helgoland flyttes nu til den S-ligse Bølgelydets Molehovd. Det bliver et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 85½° Ø. til S. 55° Ø., hvidt Lys derfra til S. 46½° Ø., rødt Lys derfra til S. 8½° Ø. 54° 10' 38" N. Br. 7° 53' 56" Ø. Lgd. Naar Fyret er flyttet eller i Begyndelsen af December 1911, indtrædes Lystønderne A/0 og 2. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1891. Kjøbenhavn 1911).

2586. Reserveryskib udlagt. »Amrunbanke«. I Stedet for »Amrunbanke« Fyrskib er der udlagt et Reserveryskib, der viser hvidt Tre-Lyn hver 12 Sek. Radiotelegraf- og Stormsignals-Station findes ikke. 54° 33" N. Br. 7° 53" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2527. Kjøbenhavn 1911).

2587. Baake ødelagt. Buschsand. Sidenpen, Buschsand Baake paa S-Siden af Flaakstromen er omlagt. 54° 04" N. Br. 8° 38" Ø. Lgd.

2588. Vrag. Nordergårnde. Elben. Paa Nordergårnde, ved Indløbet til Elben, er sunket en Damper i 8 m Vand e. 1½ Sm S. 33° V. fra Schanhorn N-ligse Tønde. To røde Ladeomme er synlige. Vraget Jigger færligt for Smaaskibstønden. Schanhorn N-ligse Tønde: 53° 58" N. Br. 8° 11' 4" Ø. Lgd.

2589. Baaker ødelagt. Langeoog og Norderney. Ostfriesische Der. Den NØ-ligse Baake paa Langeoog er ødelagt, den vil blive erstattet af en Mast. 53° 45" N. Br. 7° 29' Ø. Lgd. Baaken paa V-Banden af Norderney er ødelagt, den vil snarest blive repareret. 53° 42" N. Br. 7° 09' Ø. Lgd.

2590. Fyr tændt. Emden. Ems. Paa den ny Ø-Moles Hovd ved Emden Yderhavn er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Baaken staar e. 150 m Ø. fra det gamle Ø-Molefyrt. 53° 20" N. Br. 7° 11' Ø. Lgd.

2591. Væger udlagt. Ewicksklus. Amstedien. Zuidereze. Holland. I Forandret ved Ewicksklus, Indløbet til Zuidereze, er udlagt en rød og sort vandret stribet Væger Nr. 9 med Diamant. 52° 52' 53" N. Br. 4° 53' 50" Ø. Lgd.

2592. Vrag afmærket. Urk N. Zuidereze. En Træk ligger sunket N. for Urk i 3,1 m Vand. Mast over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, der om Natlen belyses paa søkvindige Vis. 52° 41' 00" N. Br. 5° 36' 32" Ø. Lgd.

2593. Belysning og Afmærkning forandret. Zuideregt. Nauw van Bat. Scheide. I Westerschelde er sket følgende Forandringer: 1) Strumpstonden Nr. 27 og Spilstonden Nr. 34 er indtrædet. 2) Lystønde Nr. 26 er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 26 med Diamant. 3) En sort Lystønde Nr. 27, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. Lys 7 Sek. Mørke 3 Sek., er udlagt paa 51° 24' 38" N. Br. 4° 01' 27" Ø. Lgd. 4) Hanswert hvide, røde og grønne, faste Fyr er forandret saaledes, at den hvide Lysvinkel lys er gennem S. til den sorte Lystønde Nr. 27, derfra viser Fyret rødt Lys o. s. v. 5) V-Grønson af den Ø-ligse, røde Lysvinkel i Rilland Forfyr gaar e. 80 m V. for Stumpstønde Nr. 44 med Diamant.

2594. Ledelyr tændt. Fort Philippe. Scheide. Belgien. Oven for Fort Philippe er tændt følgende Ledelyr: 1) Bagfyrret er et hvidt, fast Fyr, der lysner ved Strømmen til S. 19° Ø. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrpæl, 2120 m fra Fyret paa Fort Philippe. 51° 13' 10" N. Br. 4° 20' 15" Ø. Lgd. 2) Forfyrret er et hvidt og rødt Lyrfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Lyset er hvidt nedad. Strømmen til S. 42° Ø.,

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.

- Korts eller Bogs Nr. 847 England, Oktober 1911: Mediterranean. — Pamagnasia and Salamis. Revised Supplement to South America Pilot, Part II. Forenede Stater i Nord-Amerika: Tyskland: (herved annulleres disse Planer paa Kort Nr. 954).
- N 2638 West Indies. — Island of Haiti, South Coast of Haiti: Aquin and English Bays
- N 242 Ostsee, schwedische und russische Küste: Botten-Wiek. 1: 400,000. Pris 2,60 M.
- R 301 Atlantischer Ocean: Westküste von Spanien und Portugal, Nördlicher Teil. 1: 750,000. Pris 2,20 M.
- † 81 Ostsee, schwedische und russische Küste: Bootniseher Meerbusen, Nördlicher Teil.

af South Gooseberry Shoal, henholdsvis S. 89 $\frac{1}{4}$ ° V. og S. 19 $\frac{1}{4}$ ° V. fra samme Punkter. 4) Martins Rock Spiritønde faar Nr. 3. 5) Mid-Channel Rock Spiritønde 4 faar Nr. 8 og flyttes til SV.-Kanten af Mid-Channel Rock Shoal, N. 75 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Brimbles Baake og N. 31 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Marblehead Fyr. 6) Coney Island Ledge Spiritønde 3 kaldes Coney Ledge Spiritønde 5. 7) Eagle Island Bar Spiritønde 6 faar Nr. 10. 8) Coney Island Rock Spiritønde 5 faar Nr. 7.

Salem South Channel. 1) Lasque Ledge Spiritønde 1 flyttes til NØ.-Kanten af 4. m Stedet N. for Lasque Ledge, S. 82° V. fra Cat Island Baake og N. 39 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Marblehead Rock Baake. 2) Gordons Rock Spiritønde 3 flyttes til NØ.-Kanten af 4. m Stedet N. for Gordons Rock, S. 86 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cat Island Baake og N. 3° Ø. fra Marblehead Fyr. 3) Selmaus Berth Spiritønde 1 faar Nr. 5. 4) Williams Rock Spiritønde 2 flyttes til SØ.-Kanten af Williams Rock Shoal, N. 32 $\frac{1}{4}$ ° Ø. fra Kettle Bottom Baake og S. 77 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Fort Pickering Fyr. 5) Endeavors Rock Spiritønde 3 faar Nr. 7. 6) Triangles Spiritønde 6 udlægges ud for SV.-Kanten af Triangles Shoal, S. 16 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Little Haste Baake og N. 86° V. fra Brimbles Baake. 7) Wellmaus Ledge Spiritønde 5 faar Nr. 9. 8) Stones Rock Spiritønde 6 faar Nr. 8. 9) Caswells Rock Spiritønde 8 faar Nr. 10 og flyttes til 5 m Kurven S. for Caswells Rock, S. 44 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Little Aqua Vitæ Baaken og S. 30° Ø. fra Great Aqua Vitæ Baake.

Marblehead Harbor Channel. 1) Bodens Rock Spiritønde 5 faar Nr. 1 og flyttes 100 m NØ. i til N.-Kanten af 3 m Stedet, S. 60 $\frac{1}{4}$ ° V. fra Marblehead Fyr og S. 31 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Marblehead Reetings-Station.

Marblehead Fyr: 42° 30' 20" N. Br. 70° 50' 03" V. Lgd.

2602. Fløjtønde inddrages og Lys- og Fløjtønde udlægges. Peaked Hill Bar. Cape Cod, Massachusetts. Om trent den 8te December 1911 udlægges Peaked Hill Bar Lys- og Fløjtønde Nr. 2, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek., tæt ved Peaked Hill Undervandskløkketønde 2 A, N. 43 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cape Cod Fyr og N. 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Provincetown Standpipe, samtidig inddrages Peaked Hill Bar Fløjtønde 2. 42° 05' 53" N. Br. 70° 08' 05" V. Lgd.

2603. Fyr tændt. Duck Island Bølgebrøder. Duck Island Roads. Long Island Sound. Et hvidt, fast Fyr er midlertidig tændt paa N.-Enden af den under Bygning værende Bølgebrøder paa N.-Spidsen af Duck Island, N. 84 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Hen and Chickens Baake og N. 27 $\frac{1}{2}$ ° V. fra venstre Kant af Duck Island. Flaammens Højde: 1.5 m. Fyret brender indtil Bølgebrøderen er fuldført. 41° 15' 30" N. Br. 72° 28' 35" V. Lgd.

2604. Vrag borttaget. New York Upper Bay. Vraget af Fartøjet, der læa sunket N. 82° Ø. fra Robbins Reels Fyr, er borttaget og Almærkning inddraget. Fyret: 40° 39' 27" N. Br. 74° 03' 57" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2163. Kjøbenhavn 1911.)

2605. Fyr tændes. Cold Spring Inlet. New Jersey. Om trent den 1ste December 1911 tændes et hvidt Lynlyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0.5 Sek., Mørke 4.5 Sek., 12 m fra Enden af Ø.-Bølgebrøderen ved Cold Spring Inlet. 38° 56' 20" N. Br. 74° 51' 45" V. Lgd.

2606. Fyr atter tændt. Shutes Folly Island Spit. Hog Island Channel. Charleston Harbor. South Carolina. Shutes Folly Island Spit Fyr Nr. 3 er atter tændt og den midlertidige Slump-tønde inddrages. 32° 46' 59" N. Br. 79° 54' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2281. Kjøbenhavn 1911.)

2607. Fløjtønde inddrages. Lys- og Fløjtønde udlægges. St. Simon Sound and Brunswick Harbor Entrance. Georgia. Om trent den 28de November 1911 udlægges St. Simon sorte og hvide lodret sribede Lys- og Fløjtønde, mærket »St. S.«, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0.5 Sek., Mørke 2.5 Sek., i 10. m Vand, c. 7 $\frac{1}{2}$ Sm S. 56 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra St. Simon Fyr; samtidig inddrages St. Simon Fløjtønde »St. S.«. St. Simon Fyr: 31° 08' 02" N. Br. 81° 23' 30" V. Lgd.

2608. Hindring borttaget, Tønde inddraget. Mosquito Inlet. Florida. Kodlen, der var sunket c. 1 Sm SØ. fra Mosquito Inlet Fyr, er borttaget og den vandret sribede Spiritønde inddrages den 4de December 1911. Mosquito Inlet Fyr: 29° 04' 50" N. Br. 80° 55' 34" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 310. Kjøbenhavn 1911.)

Vand, henholdsvis N. 30½° Ø. og S. 44° Ø. Fra samme Punkter. 3) Bank Northwest Point Spidsstønde 8 fyttes e. 150 m S. i, faar Nr. 10 og udlægges i 4½ m Vand, henholdsvis N. 20° Ø. og S. 47½° Ø. Fra samme Punkter. Sømlid Island Fyr: 26° 27' 11" N. Br. 82° 00' 53" V. Lgd. 2610. »Reald Bank« Fyrskib atter udlagt. Galveston. Texas. »Reald Bank« Fyrskib Nr. 81 er atter udlagt. Den midlertidige Lystønde vil snarest mulig blive inddraget. 290 067 057 N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1931. Kjøbenhavn 1911.)

2611. Dybdetæget. Valentin Bank. Cape Cruz. Cuba S.-Kyst. Ifølge en Lods Indberetning er der kun 4, m Vand paa Valentin Bank, e. 180 m V. for Tønden. 19° 51' 00" N. Br. 77° 45' 30" V. Lgd.

2612. Tønde udlagt. San Pedro de Macoris Bay. San Domingo S.-Kyst. I San Pedro de Macoris Bay er udlagt en rød Tønde, 4, Kbl S. 84° Ø. fra Isleta Fyr og S. 22° Ø. fra Ellen Point Signalstation. Isleta Fyr: 18° 25' N. Br. 69° 20' V. Lgd.

2613. Afmærkning forandret. St. George Harbour. Grenada. Afmærkningen ved St. George Harbour er forandret. 1) En Tønde er udlagt i 9 m Vand, 1060 m S. 77° V. fra Fort George Fyr. Disse 2 Tønder ligger paa Styrthorns Side af Løbet til Havnen. 3) Tønden V. for Fort George Point er flyttet e. 130 m V. i og ligger nu i 9 m Vand, 335 m S. 57° V. fra Fort George Fyr. 4) Tønden S. for Fort George Fyr er flyttet e. 130 m S. 50° V. i og ligger nu i 9 m Vand, 380 m S. 12° V. fra Fort George Fyr. Disse 2 Tønder ligger paa Bagthorns Side af Løbet til Havnen. Kort George Fyr: 12° 03' N. Br. 61° 45' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2614. Lystønde borttaget. Para River. Brasilien. Lystønden, der var udlagt 12½ Sm N. 3° V. fra Piracembanha Island, er borttaget. 0° 22' 20" S. Br. 47° 40' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1442. Kjøbenhavn 1911.)

2615. Tønde ombyttet med Lystønde. Peixe Pao. Maceio. Den røde Spidsstønde S. for Peixe Pao Grund i Maceio Haven er ombyttet med en Lystønde, der viser Et-Lyn hver 5 Sek. Lystønden ligger i 6 m Vand. 9° 41' S. Br. 35° 41' V. Lgd.

2616. Baake findes ikke. Brava Point S. Rio de la Plata. 4, m Banken, 2¼ Sm S. 16° Ø. fra Brava Point findes ikke. 34° 58' S. Br. 56° 08' V. Lgd.

2617. Skær. Parra Point N. Concepcion Bay. Chile. Et Skær med 1,5 m Vand ligger tæt ved Bugtens Ø.-Kyst. 9, Kbl N. 28° Ø. fra den lille Klippe ud for NV-Pynten af Parra Point og S. 50° Ø. fra Quinquina Fyr. Fra et Punkt, der ligger e. 2 Kbl Ø. for ovennævnte Skær, strækker en e. 120 m lang Pier sig S. 44° Ø. i, ind til kysten. Parra Point: 36° 40' S. Br. 73° 00' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Havn og Azovske Hav.

2618. Signal. Porto-canalé di Fiumicino. Italien V.-Kyst. Near Lodserne ved Porto-canalé di Fiumicino paa Grund af Vejforholdene ikke kan gaa ud, vises et rødt Flag fra Lodshuset, og det er da forbudt at forsøge paa at staa ind i Havnen. 41° 46' N. Br. 12° 13' Ø. Lgd.

2619. Fyr atter normalt. Ischia. Italien V.-Kyst. Fyret paa Yderenden af Havnemolen ved Ischia brænder atter normalt. 40° 44' 50" N. Br. 13° 56' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2117. Kjøbenhavn 1911.)

2620. Fyr forandret. Capo Campanella. Folto di Napoli. Italien V.-Kyst. Capo Campanella Fyr vises nu hvidt Lys med Et-Formørkelser hver 45 Sek., Lys 30 Sek., Mørke 15 Sek. I øvrigt uforandret. 40° 34' 07" N. Br. 14° 19' 36" Ø. Lgd.

2621. Grund udlagt og Tønde borttaget. Punta Riso SØ. Brindisi. Italien Ø.-Kyst. 7,5 m Grund, der ligger e. 600 m S. 30° Ø. fra Fyret paa Punta Riso, er udlagt til 10 m, og Tønden, der afmærkede Grund, er borttaget. Fyret: 40° 39' 43" N. Br. 17° 58' 28" Ø. Lgd. 2622. Fyr tændt. Eiland Gallon. Veglia. Østerrig-Ungarn. Paa NØ-Spidisen af Øen Gallon er tændt et ubevogret, rødt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 5 Sm. 44° 56' N. Br. 14° 40' Ø. Lgd.

2623. Stormsignal-Station flyttet. Alexandria. Egypten. Stormsignal-Station ved Fort Napoleon er flyttet til Bas el Tin Fyr. 31° 11' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2437. Kjøbenhavn 1911.)

2624. Lystønde udlagt. Grunde. Fyr tændt. Tripolis. En Lystønde, der viser hvidt Lys med Et-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt ved Grunden paa Stry-horside af Indløbet til Tripolis Haven. Om kort Tid vil den blive forandret til at vise grønt Lys. En Grund med 8 m Vand ligger N. 46° Ø. fra Forre di Bon Komech og N. 29° V. fra Marabout di Sidr Saïd. En Baake med 10 à 13 m Vand og med en mindste Dybde af 6,5 m ligger paa

330 05' 50" N. Br. 11° 54' 14" Ø. Lgd. V. for Tripolis bør man ikke komme inden for 3 Sm af Land uden at holde Loddet gaaende. Paa den NØ-lige Del af Fort Spanish, e. 5, Kbl N. 5° V. fra South Minaret er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 13 Sm. Fyret er skjult i en Vinkel af 20° ind over Havnen. 32° 54' 27" N. Br. 13° 11' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2438. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N. lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2625. Fyr tændt. Shah-Shakhs. Eritrea. Røde Hav. Shah-Shakhs Fyr er atter tændt. 14° 38' 59" N. Br. 41° 06' 47" Ø. Lgd.

De øvrige italienske Fyr i det Røde Hav kan fremdeles være slukket under Tilfældigheder med Fyret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2236. Kjøbenhavn 1911.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2626. Skær. Passai N. Riouu-Archipel. N. for Passai er der paa 0° 54' 36" N. Br. 103° 44' 36" Ø. Lgd. fundet et Skær med 3, m Vand.

2627. Fyr tændt. Chemunpho (Chemunpho). Korea V.-Kyst. Til Betegnelse af Havnearbej-derne ved Chemunpho er tændt 6 røde, faste Fyr, der ses i e. 1 Sm Afstand. Det ene Fyr staar 0,5 Kbl N. 32° Ø fra 15 m Højen paa Togu sonu (More syon), de øvrige staar fra 2,5 til 5,5 Kbl Afstand i Retninger fra N. 64° V. rundt ad N. til N. 27° Ø. fra ovennævnte Fyr. Togu sonu: 37° 27' 49" N. Br. 126° 37' 36" Ø. Lgd.

2628. Fløjteende udlagt. Kiykwa (Yedo). Posietto Bay. Sibirien. Paa Ø.-Siden af Kiykwa Grund er udlagt en Fløjteende og den hvid-røde Spidsstønde med 1 opdrøvent Kost over 1 neddrøvent Kost er inddraget. 42° 34' N. Br. 130° 56' Ø. Lgd.

2629. Rev. Todo Shima NV. Hokushu N.-Kyst. Japan. Et Rev. N.—S-lig Retning, med 4,5 m Vand, ligger 34½ Kbl N. 53½° V. fra Todo Shima. 43° 23' 40" N. Br. 142° 06' 00" Ø. Lgd.

2630. Fyr slukket. Nagoya Ko. Ise No Umi. Houshu S.-Kyst. Nagoya røde, faste Fyr paa 35° 05' 30" N. Br. 136° 53' 40" Ø. Lgd. er slukket.

2631. Vrag. Suo Koda. Maikai. 15 Sm VNV. for Hime Shima Fyr ligger Vraget af et Skibskib. Ved Lavvande er en Mast 1 m over Vandet. 33° 48' 30" N. Br. 131° 24' 45" Ø. Lgd.

Ved Mitajiri ligger et Vrag, hvis Fokkemast er over Vandet. Det er afmærket med et rødt Flag og med en Lanterne. 33° 57' N. Br. 131° 31' Ø. Lgd.

2632. Grunde. Danjo Island (Me Sima) Ø. Kysushu V.-Kyst. 1) Et Skær. Hatake Zone, med 0,5 m Vand, er fundet paa 32° 03' 45" N. Br. 128° 26' 15" Ø. Lgd. 2) Et Rev med 1,5 m Vand er fundet paa 32° 03' 28" N. Br. 128° 26' 05" Ø. Lgd.

2633. Tønde inddraget. Horton Shoal. Futami Ko. Chioi Jima. Øen Forfana findes ikke. Ogasawara Island. Øen Forfana SØ. for Ogasawara Islands er omhyggeligt eftersøgt uden at være fundet. 23° 37' N. Br. 142° 56' Ø. Lgd.

Tønden paa S.-Siden af Horton Shoal er inddraget. 27° 04' 44" N. Br. 142° 10' 41" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1320. Kjøbenhavn 1911.)

Bekendtgørelser m. m.

2634. Karantænestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet har den 11te November 1911 udstedt følgende Anordning:

I Henhold til § 6, 4de Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12de April d. A. bestemmes herved, at Skibe, som er bestemte til Pladser ved Isøfiord derunder indbefattet dens Forgøringier Roskilde-Fiord og Hølbæk-Fiord, og som efter Bestemmelserne i den nævnte Lov ere forpligtede til at erhverve Samkvemsplads, skulle erhverve saadant henholdsvis ved Borvig eller Hundsted, efter som de hentytte det V.-lige eller det Ø.-lige Indløb til Fiorden.

Denne Anordning træder straks i Kraft.

Gibraltar. — Karantænestemmelserne over for Skibe fra Marseille er ophævet.

Spanien. — Mærsket er erklæret pestsmittet.

Tunis. — Malta er erklæret kolerasmittet og Philippoville pestsmittet.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. London 21./11. — Fraukrig, Friis, ank. Horsens 18./11. — Tyskland, Dastrup, afg. Hartlepool 22./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Trångsund 16./11. — Freja, Nielsen, ank. Nicolaistad 18./11. — Vera, Thing, ank. Aarhus 18./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 19./11. til Sarpsborg. — London, Bou, ank. Ternenzen 21./11. — Paris, Tholander, ank. Ghent 21./11. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 22./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Ghent 19./11. til Blyth. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 12./11. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 19./11. til Sarpsborg.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. København 20./11. til Boness. — Skinfaxe, Faber, ank. Aarhus 19./11. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Drammen 16./11.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar pass. Gibraltar 18./11. for hjemg. — Buntang pass. Vliessingen 16./11. for udg. — Samui ank. Autwerpen 21./11. for udg. — Bandon ank. Penang 21./11. for udg. — Pangan ank. Gravesend 20./11. for hjemg. — Chumpon afg. Colombo 19./11. for hjemg. — Arabien afg. Hongkong 15./11. for hjemg. — Siam pass. Sagress 20./11. for udg. — Kina afg. Glasgow 21./11. for hjemg. — Indien afg. Autwerpen 18./11. for udg. — Cathay ank. Durban 17./11. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan ank. Portland 18./11. for udg. — St. Croix afg. Paramaribo 20./11. for udg. — St. Thomas ank. London 20./11. for hjemg.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 22./11. — Nelly, Clausen, ank. Kaskö 22./11. — Fanny, Eriksen, afg. København 19./11. til Norrsund. — Lilly, Nielsen, ank. Kotka 20./11. — Alexy, Lorentzen, ank. Blyth 14./11. — Dagny, Degn, pass. Portland 20./11. for Barcelona. — Mary, Bang, afg. Belfast 21./11. til Cardiff.

Thurs. H. A. Hausen, ank. Paimpool 11./11.

Sejlskibe.

Svendborg. Kruse, Larsen, ank. Methil 15./11. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Stubbekjøbing 15./11. — Immanuel, Jensen, ank. Nakskov 15./11. — Martiu Nisson, Petersen, ank. Københavns Red 15./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Københavns Red 15./11. — Maagen, Jensen, ank. Holsted 15./11.

— Althea, Skovgaard, ank. Københavns Red 16./11. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Königsberg 16./11. — Brita, Jensen, ank. København 17./11. — Vesta, Poulsen, ank. Leith 16./11. — Doris, Købke, ank. Kings Lynn 16./11. — Minerva, Fuglsang, ank. Karrebæksminde 17./11. — Libra, Hansen, ank. Kings Lynn 17./11. — Apollo, Nielsen, ank. Københavns Red 18./11. — Pampa, Jensen, ank. Libau 19./11. — Olga, Rasmussen, ank. Libau 19./11. — Venus, Hansen, ank. Drammen 18./11. — Martin, Wilde, ank. Kiel 20./11. — Frej, Brandt, ank. Burntisland 20./11. — Mine, Jørgensen, ank. Aarhus 16./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Kings Lynn 20./11. — Aue, Jørgensen, ank. København 21./11. — Valkyrien, Hansen, ank. Svendborg 20./11.

Rønne. Næstved ank. Rügenwalde 12./11. — Karen afg. Cadix 14./11. — Veset ank. Visby 14./11. — Amalie ank. København 13./11. — Kastor ank. Oscarshamn 14./11. — John Hintze ank. Stolpemünde 15./11. — Argus ank. Kalmar 18./11. — Oline Dahl ank. Middelfart 18./11.

Ære. Hermod, Dreimann, er afg. fra Göteborg til St. Mary. — Norma, Jørgensen, afg. Göteborg 19./11. til Portsmouth. — Ingolf, Osen, er afg. Llanelly til Landskrona. — Amalia, Andersen, ank. Nakskov 18./11. — Ægir, Winther, afg. Frederikssund 18./11. til Lowestoft. — Martin, Friis, ank. Odense 19./11. — Martha, Madsen, ank. Odense 18./11. — Mester, Petersen, ank. Linham 18./11. — Pampa, Svendsen, ank. Göteborg 19./11. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Bogense 20./11. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Sunderland 19./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Matur 20./11. — De tvende Brødre, Boye, ank. Rudkjøbing 20./11. — Marie, Petersen, ank. Swinemünde 20./11. — Alf, Hansen, ank. Travemünde 21./11. — Neptun, Jensen, ank. Korsør 20./11. — Thyra, Hansen, ank. Bahia 20./11. — Christian, Nielsen, ank. Pillau 21./11. — Vega, Hansen, ank. Rudkjøbing 21./11. — Rise, Bager, ank. Kolding 21./11. — Apollo, Albertsen, ank. Wismar 21./11. — Hertha, Krull, ank. Paimpoll 22./11. — Mars, Stegmann, ank. Åhus 22./11. — Duen, Hay, ank. Warnemünde 22./11. — Laura, Jensen, ank. Livorno 21./11. — Karen, Albertsen, ank. Barhöft 21./11. — Alf, Rasmussen, er afg. Horsens til Ipswich. — Thor, Petersen, er afg. Hamburg til Maracaibo. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kings Lynn 21./11.

INDHOLD:

København, den 24. November 1911. — En Henstilling. — Tilsyn med Søkort. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

Københavns Børskurs d. 23. Novbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	111—	110 ³ / ₄	111
Danmark	81 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂ -85	85
Norden	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
København			
Carl		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Dannebrog	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	94
Skjold	79 ³ / ₄	79 ³ / ₄ -80	80
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
Højndal	1.4	103 ³ / ₄	104
Østasiatiske	141 ¹ / ₂	141	141 ¹ / ₄
Østersøen			
Nordsøen		5 ¹ / ₂	7
Gorm		96	96 ¹ / ₂
Torm		91	92
Inga			
Cimbria	84 ¹ / ₂	84-85	85
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs Selskab			8 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab			50
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	55 ³ / ₄	55 ³ / ₄	55 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		92 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — 2. Serie.		91 ³ / ₄	95
4% — — 1.		96	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	89 ¹ / ₂	90
4% — — 7.		87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	83 ¹ / ₄	90 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		147 ¹ / ₄	147 ³ / ₄
Privatbank	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂
Landmandsbank	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Handelsbank	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Grundejerbank	20 ¹ / ₄	20 ¹ / ₄	20 ¹ / ₄
Burm. & Wain	100 ¹ / ₂	100	100
Helsingørs Jærnak		84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Sukkerfabr.	270—	269 ³ / ₄	270
Bryggeri Aktier	187 ³ / ₄	187	187 ¹ / ₂

Vekselkursør d. 22. November 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.20	18.16
Paris	72.25	
Amsterdam	150.5	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 22. November 1911.

Russiske Noter	216.80
4% Russiske Consols	91.90
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	88.60
5% Mexikanske 1899	9.40
5% Rumænske Stats	100.90
4% — 1890	95.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 120,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 89,000, „Carl“ 36,000, „Dannebrog“ 26,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 2,000, „Dampsk. af 18'6“ 16,000, „Heimdal“ 30,000, „Gorm“ 18,000, „Neptun“ 26,000, „Dansk-russisk“ 152,000, „Østasiatisk“ 168,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn.

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af **Cornelius Knudsens** nautiske Etablissement.

I Kommission hos **Lillges** Boghandel.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarital, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: **V. KROGH.**

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS **J. JØRGENSEN & Co.** (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 92.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 28. November 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Sell- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

C. G. WARBURG.

Consulterende Ingeniør & Havari Expert

Tilslut med Reparationer og Nybygninger i Storbritannien.

Telegram-Adr.:

WARBURG Lloyds, Royal Exchange,
LONDON

Post-Adr.:

London E. C.

Privat: 4 Smyrna.

Mansions. West Hampstead.
London. N. W.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.

Forlang Katalog.

Palle Sørensens Eftf.
Sølvtorvet 4. Telef. Bno 1516 y.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Walton's Bog „Know your own ship“.
Faaes i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6 og 4160.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Enforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1788. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

**Marstal
Sømandshjem**

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.
Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne — Begyndere —
Kokke. 30 Kr. mdl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Remington,

eneste Skrivemaskine med
Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.
L. Kristensen, 27, Vestergade

Motorskonnert søges

til en Gang ugentlig med Stykgodsfragt mellem København og en Provinsby. Sejllængde 25 danske Mil. Skal lade mellem 100 og 130 Tons. Billet, mrkt.: „C. H. 278“, modt. Bladets Kontor.

Apparat for
automatisk Frembringelse af Taagesignaler
paa Dampskibe.

Dansk Patent
til Salg hos
LORENTZ NORENBORG,
KRISTIANIA.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Dvergaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“

Marstal**Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.**

Specialitet **Smaa Skibe.**

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Kjøbenhavn, den 28. November 1911.

Vi har modtaget følgende:

Da Dampskibet »Swarland« nu er forsvundet, kunde det maaske interessere andre Søfarende at høre et Udtog af min Kopibog til Rederiet, da jeg for 30 Aar siden førte den samme Damp, der den Gang hed »Danmark«, og da jeg paa samme Aarstid og paa samme Sted, Hollands Kyst, havde samme Vejr, som det der nu sendte Skibet til Bunds:

Antwerpen, 17. Oktbr. 1881.

Passerede Hanstholm, hvor det begyndte at blæse fra SV. og blev til Storm, som vedvarede indtil Torsdag Eftermiddag, da vi søgte Hollands Kyst, men maatte for tiltagende Kuling og Regnbyger staa ud efter igen. Næste Morgen var det imidlertid blevet til en Orkan, som man sjælden eller aldrig har Magen til i Nordsøen. Vandet røg som Sne, Skibet lod sig ikke styre, endskønt vi satte en ny Stagfok paa Mesanmasten som Støttesejl. Den, tilligemed Mesanstagejl røg straks i Stykker. Skibet tog det ene Braad efter det andet over. Messe, Overbygning, Bro, Baadsklamper, Jolle, Laderum, Opstaaende, Log og Pælkompasset forsvandt eller blev efterhaanden slaaet i Stykker. Det eneste Sted, hvor man tilsidst kunde være, var i Maskingangen om Styrbord og der ovenfor paa Dækket, der samlede hele Besætningen, da ej mere lod sig udrette, og der havde man Ror (den Gang blev der styret agterude, hvor Folkene ved Roret altid med daarligt Vejr havde en Surring om Livet) og Maskine tæt ved, de to Ting, hvorpaa Skibets Frelse beroede.

Maskinen blev en Del medtaget, da den maatte anstrænges til det yderste for at holde Skibet op mod Vinden. Havde den ikke været i god Orden, var vi næppe sluppen derfra, da Vejret vedblev at være saa haardt til Fredag Nat Kl. 12 (i rum Sø kunde man lade drive, men her var Landet i Læ). Rorgrejerne er medtaget af Ry-

stelsen, som opstod, naar Skruen slog ud af Vandet. Mennesker har vi heldigvis ingen mistet af, men Skibet ser slemt ud, og der er vendt op og ned paa alt under Dækket. Et Held var det, at ingen af de ituslaede Joller paa Agterdækket slog sig løs, da de ellers havde knust baade Kappe og Skylight og fyldt Kahytten og Agterskibet med Vand. Styrmandene mistede eller fik ødelagt deres Tøj, især 2den Styrmand, han havde en vaad Dragt paa og ikke mere i sit Eje før næste Morgen, da et og andet blev fundet under Ruinerne af Messen.

— Saa vidt Brevet. —

Havde Skibet ikke været let lastet med Havre, saa var det et Spørgsmaal, om det ikke var gaaet galt allerede den Gang. Men nu havde det pløjet Søen endda 30 Aar længere.

H. S. A. Olsen.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Gibraltar: Skibe, der kommer fra Neapel, har fri Adgang til Gibraltar Havn efter Lægeundersøgelse. naar Sundhedstilstanden om Bord er god; men smudsigt Linned maa ikke bringes i Land uden i Forvejen, at være blevet desinficeret, og Klude maa overhovedet ikke føres i Land.

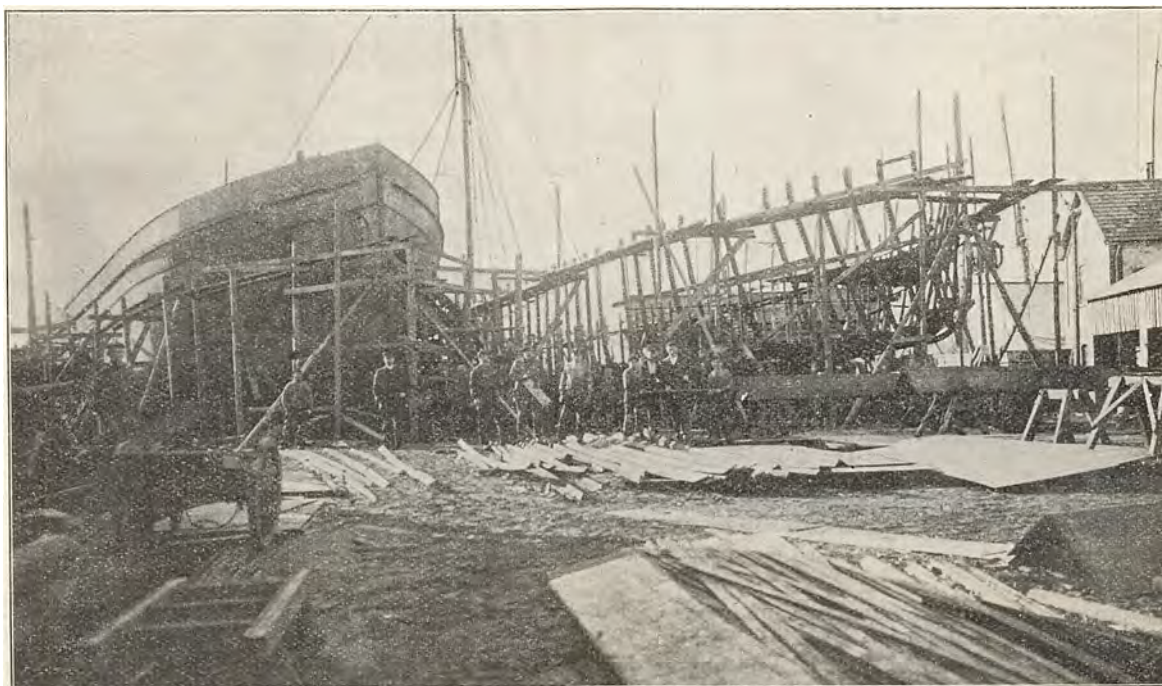
Konsulatvæsnet. Den 20. September har Udenrigsministeriet ansat Major W. N. Petri af Quebec som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Montreal.

Skibsfarten paa St. Petersburg. Det danske Generalkonsulat i St. Petersburg telegraferer den 25. November til Københavns Børs: 4 Kuldegrader. Foreløbig ingen Isfare.

Frederikshavns Skibsværft.

Fra Frederikshavns Skibsværft og Flydedok (H. V. Buhl & Co. A/S.) har vi modtaget en fiks Eksportkatalog, der paa en tydelig og udtømmende Maade bringer en Række Meddelelser om Værf-

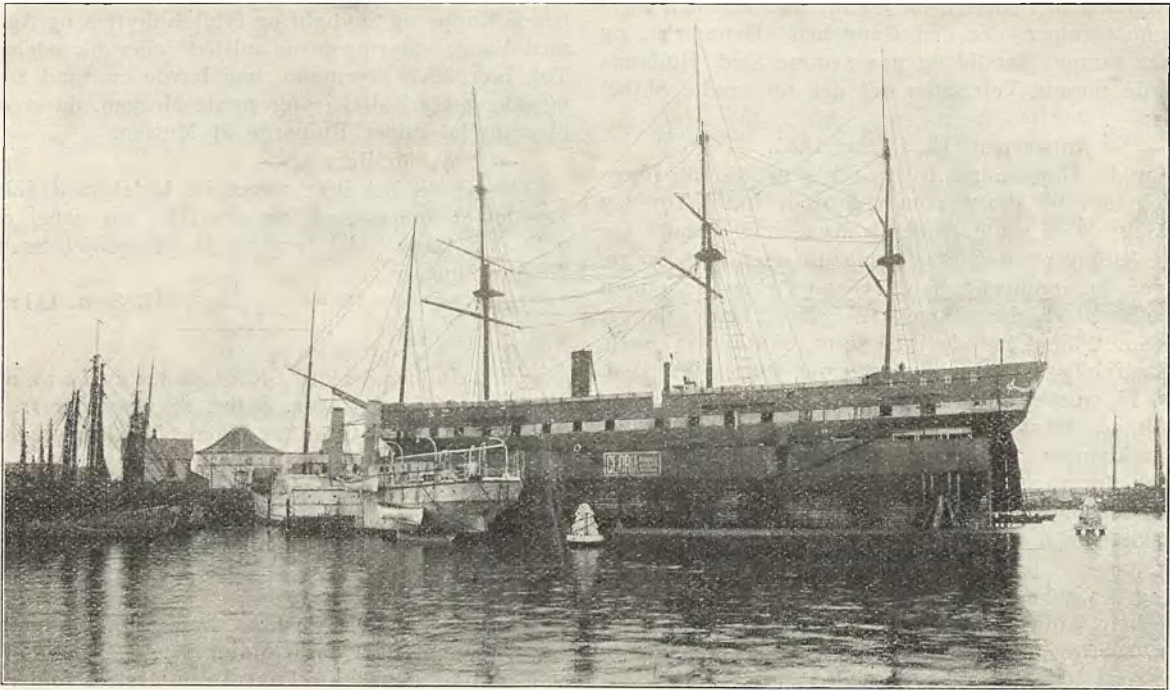
tet, dets Tilblivelse og Virksomhed, ledsaget af fotografiske Gengivelser af samme med dets Bygninger, Beddinger, Flydedok og en Del af de paa Værftet byggede Skibe. Værftet, der blev anlagt den 1. Januar 1870 af



Skibe paa Stabelen.

Skibbygger H. V. Buhl, byggede i en Aarrække udelukkende Træskibe. Dets Specialitet blev især Fiskekuttere, efter hvilke der jo, med det store Opsving, som Fiskeriet tog i den sidste Fjerdedel af forrige Aarhun-

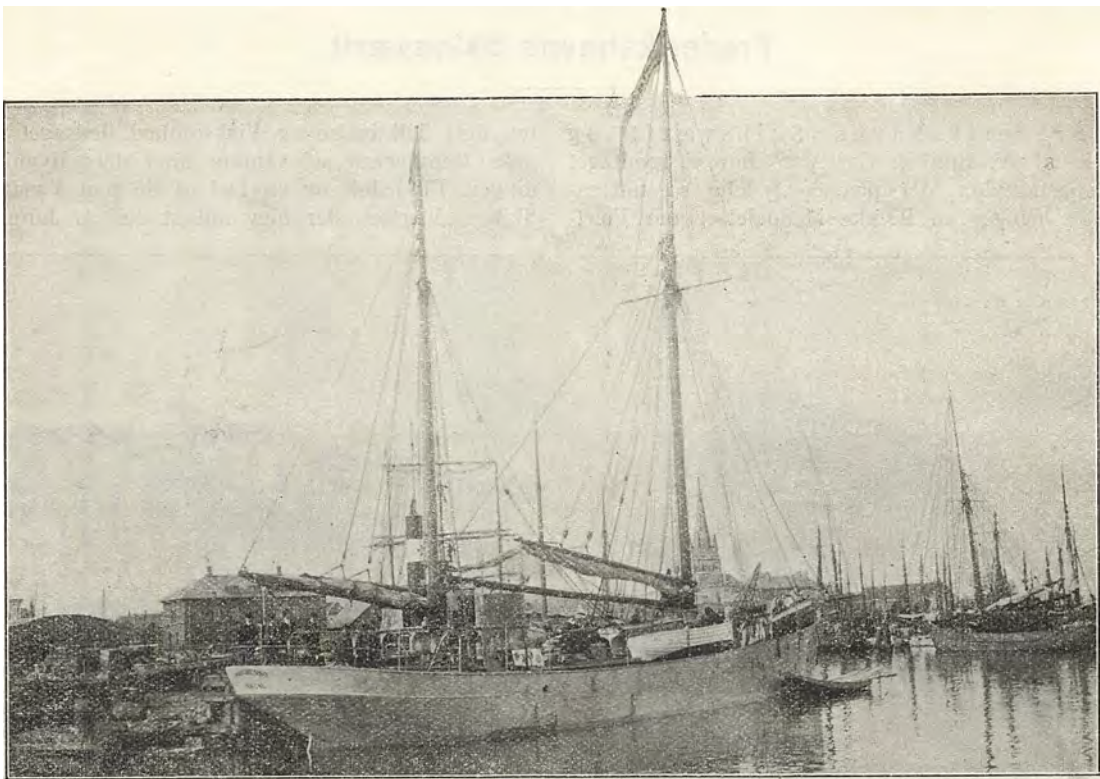
voksende Virksomhed gik Værftet i Aaret 1906 over til et Aktieselskab og udvidedes samtidig til Bygning af Jern- og Stålskibe, ligesom der anskaffedes en Flydedok med 1,700 Tons Bæreevne, der kan optage Skibe af indtil 260



Fregatten »Jylland« i Dok.

drede, blev en betydelig Efterspørgsel. Fiskekuttere af Frederikshavns-Typen har vundet en stor Anerkendelse paa Grund af deres udmærkede Egenskaber, og mere end Halvdelen af den store Fiskerflaade, som er hjemmehørende i Frederikshavn, er bygget der paa Værftet, ligesom der er leveret Fiskekuttere og andre Skibe til for-

Fods Længde og 16 Fods Dybgaaende. Saaledes har f. Eks. Fregatten »Jylland« været optaget i Dokken. Alle de i de senere Aar byggede Fiskekuttere er blevet forsynet med Motor. Værftet paatager sig i øvrigt Bygningen af alle Slags Skibe baade af Træ og Jern, saasom Passager- og Fragtdampere, Sejlskibe med og uden Mo-



Motor-Fiskekutter »Progresso«, bygget til Brasilien.

skellige fremmede og fjærne Lande, saasom Norge, Sverige, Tyskland, Island, Grønland, Østerrig og Brasilien. De nu afleverede Skibes Antal udgør 132, og samtidig er der i Aarenes Løb udført en stor Del Reparationer paa havarerede eller strandede Skibe. Paa Grund af denne

tor, Slæbebaade, Isbrydere, Fyrskibe, Lægtre, Lystfartøjer m. m. Sluttelig indeholder Katalogen en Oversigt over en Del fremmede Landes Maal, Vægt og Mønt, samt to Tabeller til Benyttelse ved Beregning af Skibes Hurtighedsangivelser.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Luftryksforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantehavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er nu ogsaa langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efleraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Br. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Luftrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatoriale Grænse siden November er rykket endnu 1½° længere mod Syd og rører nu paa den amerikanske Side paa 3°—4° N. Brd. næsten SØ. Passatens Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem 0°—5° N. Br. og c. 30°—15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexico Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamatalangen og er dér farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Fra Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Br. opræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNV. og NV., under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den evropæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Br. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af Newfoundland Bankerne (10—15 pCt.); paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Ruten sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taaage. I den sydlige Del af Nordsøen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taaage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefaldige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget, sjældent er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til 45° N. Brd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de nyeste Ismeldinger, at der i og ud for Belle Isle Strædet er truffet flere Ishjerger. Fra de sydlige beliggende Ruter er der ikke indløbet nogen Melding om Is.

Sejlskibsruter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 10 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de dér herskende vestlige Vinde.

Fragtmarkedet.

Med Hensyn til de mindre Skibe har Nordtyskland, vel væsentligst paa Grund af det kolde Vejr, for nogle Pladers Vedkommende sluttet til noget højere Rater; Colberg og Stralsund har saaledes begge gennemført 5½ M. for Rug; Rostock har Besvær med at placere alle de paa Pladsen liggende Skibe, Stettin og Wismar er stadig matte, hvorimod Lübeck vedblivende er aaben for Tonnage; fra Stralsund meddeles, at der pr. December søges flere 60—100 Rugtons Sejlere. Sverig er lige uforandret med tilstrækkelige Ladninger, og Norge endog fastere og noterer for Feldspath til Lübeck og Stettin 5¾ à 6 M. Danmark har fra Provinserne haft nogle Byglaster til Kjøbenhavn 12 Øre, Kristiania 6 à 6½ Kr. Hvad Kjøbenhavn angaar er der just ikke Mangel paa Ladninger; der sluttedes for Hvede til Trelleborg 2½ Kr., Åhus 2¾ Kr., Gøteborg 2¾ og 3 Kr., samt for Soyakager til Haderslev 3½ M.; endnu søges nogle Skibe baade for Kager og Hvede til fynske og jyske Havne.

Havarier og Forlis.

Erika, Skonnert af Riga, kom den 23. ds. paa Rejsen fra St. Petersborg til Dagelykke paa Langeland, paa Grund paa Albue Triller; Svitzern blev tilkaldt, men Skibet kom flot ved egen Hjælp.

India, Skonnert af Kivik, kom den 24. ds. paa Rejsen fra Söderhamn til London med en Ladning Træ paa Grund paa Sydsiden af Saltholmen; er med Assistance atter kommet flot og indbragt til Malmø.

Cæsar, Skonnert af Skillinge, kom den 24. ds. paa Rejse til London med en Ladning Træ paa Grund paa Holmetunge, Sydsiden af Saltholmen; Skibet er med Assistance kommet flot og indbragt til Malmø.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den danske Damp »Anette Furness«, der har tilhørt International Dampskibs- & Bjergnings-Comp., her, er i Følge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til British Maritime Trust (Ltd.), London. Skibet, der maaler 1,874 Brutto Reg.-Tons og 1,151 Netto Reg.-Tons, blev bygget hos Firmaet Osburne, Graham & Co., Hylton, i Aaret 1907.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schunk. Riga 25./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 25./11. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Nizza 26./11. til Marseille. — Anglo Dane, Tonnesen, ank. Bergen 26./11. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Holtenu 26./11. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Valencia 24./11. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 26./11. til Boston. — Arno, Fischer, pass. Portland 24./11. — Aurora, Gommessen, afg. Antwerpen 25./11. til Königsberg. — Baron Stjernblad, Thorkildsen, ank. Antwerpen 21./11. — Beira, Lunge, afg. Söderhamn 25./11. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fire Isle 22./11. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./11. til Marseille. — Christian IX, Mikkelsen, afg. London 25./11. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Cadiz 26./11. til Bastia. — Esbjerg, Strufve, ank. her 27./11. — Florida, Andersen, afg. herfra 25./11. til Newcastle. — Garonne, Sørensen, pass. Beachy Head 26./11.

hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. her 23./11. — Hjelm, Henriksen, ank. Danzig 24./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 25./11. — Jolantha, Rasmussen, pass. Holtenau 23./11. for Reval. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 25./11. — Kentucky, Andreasen, ank. Boston 26./11. — Kiew, Jørgensen, ank. her 24./11. — Kursk, Wienecke, pass. Dover 26./11. hertil. — Loire, Craignou, ank. Kotka 25./11. — Louise, Larsen, ank. her 27./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 24./11. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 11./11. til Nørre Sundby. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 24./11. for Antwerpen. — Moskø, Jonsen, ank. Algier 25./11. — Nikolai II, Kromann, afg. Petersburg 26./11. hertil. — Nordjylland, Søeberg, ank. Messina 25./11. — O. B. Suh, Frisenette, pass. Grave-lines 26./11. — Odessa ank. Hull 23./11. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 25./11. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 23./11. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 14./11. til Filadelfia. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 25./11. for London. — Pregel, Iversen, ank. Bordeaux 18./11. — Saga, Wiberg, ank. her 26./11. — Saratov pass. Holtenau 24./11. for Libau. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 25./11. for London. — Texas, Clauson Kaas, ank. her 26./11. — Thyra, Dam, ank. her 26./11. — Tiber, Bech, afg. Petersborg 26./11. til Reval. — Tyr, Thaning, ank. her 26./11. — United States, afg. Kristiansand 18./11. til New York. — Viking, Meyer, ank. Bergen 25./11.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, afg. Hook of Holland 25./11. til Barcelona. — Laura, Pedersen, pass. Helsingør 25./11. for Helgenas. — Johanne, Thøgersen, afg. Danzig 24./11. til Wasa. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 24./11. for Åbo. — Nautik, N. Nielsen, afg. Methil 24./11. til Esbjerg. — Dagmar, Skou, afg. Hudiksvall 24./11. til Rabat. — Nerma, Mikkelsen, ank. North Shields 24./11. — Cito, Jepsen, afg. Blyth 24./11. til Stolpenmünde. — Polly, Mathiasen, ank. Blyth 23./11. — Bodil, Uldal, afg. Pasages 23./11. til Saffi.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Burntisland 19./11. — Amalienborg afg. Riga 22./11. — Anna Mærsk ank. Zaandam 15./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum afg. Cardiff 18./11. — Chassie Mærsk ank. Drammen 15./11. — Dansborg ank. Tyne 21./11. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 20./11. — Esrom pass. Las Palmas 21./11. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 23./11. — Fredensborg ank. Sunderland 22./11. — Frederiksborg ank. Huelva 17./11. — Guldborg ank. Riga 23./11. — Gurte pass. Kjøbenhavn 22./11. — Harrildsborg afg. Rotterdam 22./11. — Hundborg ank. Petersborg 19./11. — Høneborg ank. Tyne 20./11. — Jelling pass. Kjøbenhavn 21./11. — Jomsborg pass. Gibraltar 23./11. — Juugshoved pass. Norfolk 21./11. — Jægersborg afg. Ellesmere 10./11. — Kallundborg afg. Sunderland 22./11. — Kalø ank. Sunderland 22./11. — Klampenborg afg. Huelva 17./11. — Kronborg pass. Hirtshals 23./11. — Lejre ank. Calais 21./11. — Lilleborg ank. Marseille 16./11. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg ank. Pernau 12./11. — Peter Mærsk ank. Hull 16./11. — Rosenborg ank. Petersburg 20./11. — Silkeborg ank. West Hartlepool 23./11. — Skakkeborg afg. Cardiff 14./11. — Skanderborg pass. Gibraltar 19./11. — Skjoldborg afg. Tyne 21./11. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 19./11. — Spigerborg ank. Ghent 22./11. — Stegelborg ank. Windau 18./11. — Stjerneborg ank. Hull 22./11. — Søborg ank. Königsberg 19./11. — Taarnborg ank. Petersborg 19./11. — Tuborg afg. Petersborg 23./11. — Ulfsborg pass. Ushant 20./11. — Uranienborg ank. Tyne 16./11. — Visborg ank. Hull 20./11. — Vordingborg ank. Kiel 19./11. — Ørkild afg. Las Palmas 22./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 16./11. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 24./11. til Kjøbenhavn. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 20./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Neufahrwasser 24./11. til London. — Russ Petersen, afg. Horta 11./11. til Sabine. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Sarpsborg 24./11. til Dunston. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 21./11. til Hull. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 24./10. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Nawa, Dahl, ank. Bordeaux 22./11.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar pass. Gibraltar 18./11. hjemg. — Kina ank. Kjøbenhavn 25./11. — Siam pass. Sagress 20./11. udg. — Arabien afg. Sabang 23./11. hjemg. — Chumpon afg. Calicut 23./11. hjemg. — Pangan ank. Gravesend 20./11. hjemg. — Bandon afg. Soesoe 23./11. udg. — Samui ank. Antwerpen 21./11. udg. — Bintang pass. Gibraltar 24./11. udg. — Indien afg. Antwerpen 18./11. udg. — Croix afg. Paramaribo 20./11. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. London 20./11. hjemg. — St. Jan ank. Portland 18./11. udg. — St. Croix afg. Paramaribo 20./11. hjemg.

Term. Sara, Jensen, afg. Methil 26./11. — Helene, Sorensen, ank. Leith 25./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Frederikshavn 25./11. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 18./11. — Her-

mia, Farup, afg. West Hartlepool 26./11. — Alice, Jørgensen, ank. Randers 25./11.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, afg. Blyth 25./11. — Ragnhild, Schultz, ank. Rouen 20./11. — Valborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 25./11. — Gunhild, Hansen, afg. Methil 25./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Rouen 21./11. — Martha, Christensen, afg. Swansea 18./11. — Elna, Rathje, afg. Oran 20./11. — Thorese, Pedersen, afg. Burntisland 17./11. — Harriet, Larsen, ank. Nizza 24./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Swansea 15./11. — Simone, Møller, ank. Rouen 26./11. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppedalle 20./11. — Vera, Larsen, afg. Stax 17./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 26./11. — Annine, Leth, ank. Stax 25./11. — Kamma, Løffer, ank. Nizza 23./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Ensenada 15./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Hudiksvall 25./11. — Svend Schmidt, afg. Söderhamn 25./11. — Urania, Clausen, afg. Leith 25./11.

Nordsean. Nordland, Larsen, afg. Blyth 24./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 22./11. — Hol-land, Poulsen, afg. Pillau 25./11. — England, Andersen, ank. Grimsby 23./11. — Rusland, Bennetsen, ank. Cardiff 23./11.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. London 25./11. — Frankrig, Friis, pass. Skagen 26./11. for Boness. — Tyskland, Danstrup, ank. Esbjerg 25./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Troensegaard ank. Kjøbenhavn 25./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Trångsund 24./11. — Freja, Nielsen, ank. Nicolaistad 18./11. — Vera, Thing, afg. Aarhus 24./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Sarpsborg 25./11. — London, Bom, ank. Terneuzen 21./11. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 23./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 22./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 25./11. til Lübeck. — Wien, Boeck Hansen, afg. Petersborg 23./11. til Zaandam. — Roma, v. Thun, ank. Sarpsborg 24./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 22./11. — Nelly, Clausen, afg. Kaskø 24./11. til Carthagera. — Fanny, Eriksen, ank. Stugsund 25./11. — Lilly, Nielsen, ank. Borgå 25./11. — Alexy, Lorentzen, afg. Blyth 23./11. til Gjedser. — Dagny, Degn, pass. Portland 20./11. for Barcelona. — Mary, Bang, ank. Llanelly 25./11.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Lübeck 23./11. — Emanuel, Svane, ank. Åbo 24./11.

Skandia. Rimfaxe, Vestergaard, ank. Boness 23./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Aarhus 24./11. til Riga. — Gulfaxe, Petersen, afg. Drammen 24./11. til Hull.

Sejlskibe.

Æra. Hermod, Dreimann, afg. Göteborg 19./11. — Heimdal, Staugaard, afg. Boness 20./11. til Frederiksstad. — Kirstine, Rasmussen, ank. Wemyss 22./11. — Thor, Petersen, afg. Hamburg 23./11. til Maracaibo. — Marie, Boye, ank. West Wemyss 22./11. — Christiane, Bager, ank. Warnemünde 22./11. — Diana, Hansen, ank. Guldborg 23./11. — Herkules, Bager, ank. Karlshamn 23./11. — Elise, Nielsen, ank. Harwich 23./11. — Salvador, Sand, ank. Newcastle 22./11. — M. Hay, Petersen, ank. Penzance 23./11. — Venus, Jensen, ank. Aberdeen 23./11. — I. Kofoed, Andersen, er afg. Borgå til Brest. — Hansigne, Boye, ank. Jersey 24./11. — Skandia, Fabricius, ank. Setubal 23./11. — Prøven, Schmidt, ank. Jersey 24./11. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 23./11. — Salus, Andersen, ank. Leith 23./11. — Ægir, Winther, ank. Lovestort 24./11. — Venns, Weber, ank. Holtenau 23./11. — Munde, Rasmussen, ank. Trawemünde 23./11. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Great Yarmouth 24./11. — Christine, Rasmussen, ank. Neustadt 24./11. — Marie, Østermann, ank. Sønderborg 24./11. — Lauritz, Folmer, ank. Kristiania 24./11. — Albertine, Madsen, ank. Nykjøbing F. 24./11. — Spurven, Petersen, ank. Kiel 24./11. — Malfridur, Hansen, ank. Hammerhavn 24./11. — Immanuel, Bager, ank. West Wemyss 24./11. — Kiana, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 24./11. p. R. t. London. — Norma, Jørgensen, ank. Portsmouth 24./11. — Yrsa, Hansen, afg. Patras 24./11. til Tra-pani. — Freya, Kock, ank. Holtenau 25./11. — Jørgen Olsen, Christensen, pass. Holtenau 24./11. p. R. t. Hamburg. — Ingolf, Olsen, pass. Lizard 21./11. østg. — Irene, pass. Lizard 21./11. østg. — Astræa, Svane, afg. Frederiksstad 23./1. til Highbridge. — Nathalia, Eriksen, ank. Binic 25./11. — Arken, Andersen, ank. Trawemünde 25./11. — Majus Bay, Østermann, ank. Flensborg 25./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. November 1911. — Frederikshavns Skibsværft. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for December Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsigneren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køllhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køllhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køllhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køllhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 TONS.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværke paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspøge: Forhver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenære mere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspøge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billigt.	Staaletskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve BropengeafVarer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter "Danske Lodstakster". Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexo.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningers Bredde er 33' i Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18-24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præste.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Kornølevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugaering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværksvand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalerhavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods- takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsprovianterling.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

C. Ring Andersen
Joh. P. Brandts Eftf.
SKIBSHANDEL
Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Charterinp“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.
Garantierar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekvipering
og
Provianteringsforretning,
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerue.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 93.

Kjøbenhavn, Fredag den 1. December 1911.

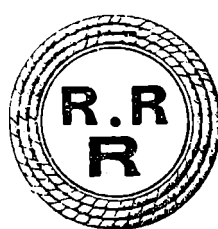
18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



Tekn. Maskinhandel.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s Randers Rebslaaeri
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltouge
til Skibsbrug og Elevatorer.
Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7. Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke.



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Pillal: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Proviinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

KAY DYHR.
(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.
Hovedforhandling for Danmark af
Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12—2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6½—8½.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Nieson
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Remington,
eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Skib til Salg.
Motorjagt „Margit“, 16
Netto Reg.-Tons, lader ca. 50
Tons dw., bygget 1905. Mo-
toren 20 HK. „Avance“.
Nærmere Oplysninger ved
C. Møller,
Dania, Mariager.

VIKING" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. KANIA

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faaas overalt!
R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“
fra Segelcke, Hjørring.
en gros Stormgade 12, Telf. 5670.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Levering af
Skærver, Søsten og Sten
fra Stenbrud.

1985 Kubikmeter Granit-
skærver og 1100 Kubikmeter
Søsten eller Sten fra et Sten-
brud til Københavns Amts
Landeveje udbydes herved i
Entreprise i større eller min-
dre Partier i Henhold til For-
tegnelse og Betingelser, der
udleveres paa Amtsvejvæ-
nets Kontor, Østerbrogade 5 1/2,
hvor skriftlige Tilbud ind-
gives inden 9. Decbr. Kl. 12.

Amtsvejsinspektøren.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Kæbh K. Tel. 3662

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Auktion.

Staal-Motor-Skonnert.

„Viking“, tilhørende Det Østasiatiske Kompagni, 70
Netto Reg., ca. 90 dw., indrettet med Passagerhytter for og
agter. 25 H. K. „Dan“-Motor, bygget København 1905.
Klasse I. 1/2 1. l., Dimens.: 10'3" x 20'8" x 10'6", **smuk
Konstruktion, god Sejler**, nu beliggende Køben-
havn i havareret Staud, bortsælges ved frivillig offentlig
Auktion til den Højsthydende **Mandag den 4de
Decbr. 1911 Kl. 2 pr.** Skibet kan Auktionsdagen be-
sigtiges i Flydedok paa Københavns Flydedok og Skibsværft.
Auktionen afholdes ombord.

Nærmere Oplysninger, Auktionsconditioner, Plan etc. ved
Henvendelse til

Københavns Skibs-Salgs Bureau
ved Charles Hvilsom,

Havnegade 21.

København K.

Telegram-Adr.: „Hvilsom“, Statstelefon 79.

Fragtdampere søges.

Ældre, men solide Dampere ønskes — Tons ca. 4 à 600
og 6 à 800. Opgivelse af Drægtighed samt Ladevne i død
Vægt. Be-kr. af Maskine, Kedel — Kulturbrug m. m. samt
billigste Pris og hvor besigtiges, eventuelt Fotografi, tilsendes

Skibes Køb & Salgs Bureau,
„Napoli“, Strib.

Kjøbenhavn, den 1. December 1911.

Med dyb Beklagelse og Harne gennemlæser man det paa andet Sted i Bladet gengivne Forslag til Ændring i Lodsloven, som Marineministeren forleden har fremsat i Folketinget. Det er ganske vist ingenlunde Forslagets positive Indhold, der fremkalder disse Følelser, thi en Del, maaske endog de fleste, af de foreslaaede Bestemmelser er sikkert gode nok. Saaledes er det f. Eks. en ubetinget Fordel, at de to Overlodser erstattes med en Lods-direktør: den nuværende Ordning har ikke kunnet siges fri for et Skær af Komik, aldenstund man vidste, at begge Overlodser — den østlige og den vestlige — residerede paa Østerbro i Kongens Kjøbenhavn.

Nej, Beklagelsen gælder det, der ikke staar i Forslaget, først og fremmest de i Aarevis forventede akceptable Regler om Lodsning under Bugsering: om dette Spørgsmaal staar der nemlig overhovedet intet. Efter alt hvad der er gaaet forud i dette store Spørgsmaal, har sikkert ingen indenfor Skibsfarten tænkt sig Muligheden af, at der kunde foretages en Revision af Lodsloven, der lader, som om et saadant Spørgsmaal aldrig havde været til. Er det virkelig nødvendigt at minde om alt, hvad der er gaaet forud? Arbejdet og Forhandlingerne, der gik forud for den nugældende Lov af 30. Marts 1906, hvad der skete ved Vedtagelsen af denne Lov i Rigsdagen, og hvad der kom bagefter. Sø- og Handelsretssagen mellem Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne og »Det forenede Dampskibsselskab«, Overadmiralitetsrettsdommen (denne besynderlige Domstol, som det forelagte Lovforslag foreslaar ophævet, den gjorde jo dog sin Pligt!) det hele Arbejde, som paany begyndtes paa bar Bund mellem Repræsentanter for Lodsvæsen, Sejlskibsfart og Lægterfart, og som paany endte med tilsyneladende fuldstændig Enighed.

All dette er som blæst bort, der er ikke Spor tilbage. Man maa herefter med Føje spørge: Er vi ikke vel rejst? Hvis man da ikke vil bruge en nu afdød Parlamentarikers drastiske Ord: »Snydt og narret«.

Allerede i Mandags kom Forslaget til første Behandling, og det er derefter gaaet i Udvalg. Vi véd ikke bedre, end at der gennem Skibsfartens Organisationer maa gøres et alvorligt Forsøg paa at faa Udvalget til at se, at ogsaa Skibsfarten, saa mærkeligt det end efterhaanden lyder, har Interesser i Lovgivningen om Lodsvæsen.

En færende Skibsfører skriver den 26. November til os fra Lübeck:

Om de Bryderier og Ubehageligheder, der kan fremkomme ved saakaldte Slutsedler, som udstedes af en Königsberg Mægler A. Peters, skal jeg her ved give nogle Oplysninger. Jeg sluttede i Oktober en Ladning Ærter i Sække, Königsberg—Helsingfors, Finland. Fragtbetingelser og Last- samt Lossedage blev optegnet paa en Lap Papir og underskrevet af mig. Jeg forlangte at faa et Certeparti, men derom vilde Hr. Peters ikke høre Tale. Han brugte altid Slutsedler for at spare Skibet Penge, en stor Velgerning, men vel nærmest af den Grund, at Hr. Peters ikke er bemyndiget til at udstede Certepartier. Dog er der en Slags Certeparti mellem ham og Afladeren. Da Lasten var indtaget, og jeg skulde tegne Konnossement, mødte Hr. Peters hos Afladeren, og der blev da fremlagt Konnossementer til seks forskellige Modtagere for mig med flere forskellige Mærker til hver enkelt Modtager. Disse forskellige Kvaliteter skulde i god

Stand og efter Mærke afleveres til hver enkelt Modtager ved Skibets Ankomst til Helsingfors. Da jeg var befragtet for et Parti Ærter, og selv havde stuvel Lasten med Skibets Mandskab, var alle disse Mærker fordelt over hele Skibet, hvorfor jeg nægtede at undertegne for mere end ét Parti, da jeg ikke forud var gjort opmærksom derpaa. Jeg paadrog mig herved saa mange Ubehageligheder fra Mæglerens Side, at jeg ikke kan undlade at gøre andre opmærksom herpaa, som mulig kunde komme under samme Forhold. Jeg fik tillige at vide, at det ikke var nogen Skibsmægler, men en Købmandsmægler, jeg havde med at gøre, og det gik saa vidt, at Hr. Peters lod mig vide, at hvis jeg kom mere paa hans Kontor, smed han mig ud. Heldigvis er Peters dog ikke den Mand, som er saa højt respekteret, da der vist næppe kommer nogen Skibsfører paa hans Kontor, som han ikke bliver uklar med, saa jeg behøvede ikke at tage Hensyn til alle hans fine Talemaader.

Næste Dag mødte vi igen hos Afladeren, men kom til samme Resultat. Først efter en Del Ubehageligheder fra Mæglerens Side undertegnede jeg Konnossementerne for ikke at opholde Skibet. I Helsingfors viste det sig, at der flere Gange er kommen Skibe med Ærter paa samme Maade, saa Kaptajnerne har maattet lægge Lasten i Land og sortere den der til ekstra Udgift for Skibet. Dette slap jeg dog for, men havde mange Bryderier med at faa Lasten sorteret om Bord. Naar alle Modtagere møder paa én Gang, og hver især skal have forskellige Mærker, saa er det ikke godt at tilfredsstille dem paa et lille Skib.

Der er Tale om, at Hr. Peters i Vinter vil rejse rundt, blandt andet til Marstal, for at tale om spekulerende Mæglere. Jeg tror dog, vi har saa stor en Spekulant i Hr. Peters, at han vist ikke kan taale at faa mere Selvstændighed, end han har i Königsberg. De fleste smaa Sejlskibe, som farer paa Königsberg, kender jo Hr. Peters godt nok til ikke at imødekomme ham, saaledes at han faar større Rettigheder, end han i Øjeblikket har.

En lille svensk Skonnert, »Okta«, havde samme Ubehageligheder angaaende en Ladning Træ. Den skulde efter Mæglerens Udsagn kunne laste en vis Del, men det viste sig, at Træet var af en saadan Beskaffenhed, at Skibet kun kunde rumme et meget lille Kvantum deraf.

H. Knudsen,
»Albertine«, Marstal.

Vi har modtaget følgende:

Signaler for medgaaende Dampskibe. Indhentes paa Kanalerne i Holland eller Belgien en Damp- per af en anden, hvilket ofte sker, naar den ene er dybtlastet og den anden er let, saa giver den indhentende ved Fløjtesignal tilkende, at den vil passere den anden. Finder saa Føreren eller, naar der er Lods, Lods- en paa første Damp- per, at han kan lade denne passere sig uden Fare, da giver han det tilkende ved ét eller to Fløjt, eftersom han vil lade den passere paa sin Styrbords eller sin Bagbords Side.

Finder han derimod, at der er Fare ved at lade den komme forbi, saa lader han, og i saa Tilfælde maa den indhentende Damp- per pænt holde sig agtenfor, indtil den forreste finder, at Forbipassagen kan finde Sted.

Hvis dette ikke findes i Kjøbenhavns Havnereglement, da bør det indsættes; thi naar saadan Forsigtighed iagttages, vil et Tilfælde som det, der nylig skete i Bom- løbet med de to medgaaende Dampere, der tørnede sammen, kunne undgaaes.

H. S. A. Olsen.

En dansk Styrmand modtaget den svenske Redningsmedalje. Som tidligere omtalt her i Bladet sprang 1ste Styrmand, J. B. Christensen af Marstal, paa Dampskibet »Wladimir Sawin«

under en Storm i Nordsøen over Bord fra sit Skib for at redde Kaptajnen fra den svenske Damper »Bris«. Kaptajnen havde i c. 1½ Time drevet om i Søen efter at have forladt sit synkende Skib. Som Paaskønnelse for denne behjertede Daad overrakte den svenske Vicekonsul Berg i Frederiksstad i Norge i Følge Byens Avis den 22. f. M. Hr. Christensen det svenske Redningssselskåbs Guldmedalje ved en smuk lille Højtidelighed, der overværedes af flere af Stedets Autoriteter.

Fra Hr. Konsul Carl v. d. Hude i Aarhus har vi modtaget følgende:

Tolddiæter i Aarhus. I Følge fremsat Forbring fra Havnearbejdernes Fagforening, hvori forlanges, at Arbejdstiden fremtidig maa regnes fra 6 Morgen til 6 Aften for alle Skibe, undlader Kontoret ikke at meddele, at særlige Udgifter ved Losning af Sejlskibe udenfor Toldbodtid, i Lighed med for Dampskibenes Vedkommende, maa blive for Sejlskibenes Regning, og Modtagerne uvedkommende.

Arbejdsgiverforeningens Havne-Kontor.
sign. Hassing.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Endt Strejke. I Følge Meddelelse fra den kongelige Konsul i Hüll er den dersteds tidligere udbrudte Strejke blandt Oljemøllerarbejderne nu endt, idet Arbejdet er genoptaget under 24. f. M.

Udenrigsministeriet meddeler:

Det kgl. Konsulat i Göteborg har til Udenrigsministeriet indberettet, at Trollhätte-Kanalen fra den 20. d. M. er spærret for den almindelige Sejlads Vinteren igennem.

«D. F. D. S.». Efter Forlydende i »Børsen« kan der i Løbet af den kommende Maaned ventes en Emission af ny Aktier i »D. F. D. S.». Bestyrelsen er bemyndiget til at forøge Aktiekapitalen med indtil ti Millioner, men der bliver, efter hvad Bladet meddeler, foreløbig ikke Tale om at udvide den med mere end fem Millioner, der efter hvad der forlyder, allerede skal være fuldt garanteret.

Kjøbenhavns Flydedok skal efter Forlydende i »Børsen« være indgaaet til Indenrigsministeriet med Tilbud om at købe den grønlandske Handels Plads, som Selskabet har Brug for til Udvidelse af sin Virksomhed. Handelen skulde da til Gengæld erhverve Gamle Dok af de Forenede Oplagspladser, hvis Aktier i Anledning af disse Rygter i den sidste Tid er steget 5 pCt.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 57/1911, afsagt 13. September 1911. A/S Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Overretssagfører Fr. Winther og Skipper P. Nielsen.

Medens Sandpumperen »Baldor« en Dag i November Maaned f. A. var beskæftiget med at pumpe Sand op fra Havbunden, fik den en Sten op, og da denne satte sig fast ved det i Pumpehuset anbragte saakaldte »Skæg«, blev dette sprængt. Det saaledes opstaaede Havari blev repareret af Citanterne, hvorhos der samtidig foretoges en Reparation af Stigrøret samt paasattes Pumpehuset et nyt Dæksel, og efter at disse Arbejder var tilendebragt, afgik

»Baldor« — uden at Pumpemekanismen først underkastedes nogen Prøve — om Morgenen den 23. November f. A. til Kalveboderne for at indtage Last. Under Forberedelserne til Pumpningen viste det sig imidlertid, at Pumpen ikke kunde fungere, og »Baldor« indgik da samme Dag paany til Citanternes Værft, hvor det opdagedes, at der fandtes en Revne i Sugerøret fra Søen. Efter at denne Skade i Løbet af samme Dag og den paafølgende Nat var udbedret, fremsendte Citanterne til Indstævnte Overretssagfører Fr. Winther — til hvem de tidligere havde stilet Regninger vedrørende Arbejder udført paa »Baldor« — Regning over deres Tilgodehavende i Anledning af samtlige de nævnte Reparationsarbejder, lydende paa ialt Kr. 408.06, og da Overretssagfører Winther vægrede sig ved at betale Regningen og henviste dem til medinstævnte Skipper P. Nielsen, som Lejer af Baaden, samt da denne har nægtet at betale Regningens fulde Paalydende, har Citanterne under nærværende Sag paastaaet de Indstævnte tilpligtet in solidum at betale dem det fornævnte Beløb Kr. 408.06 tilligemed Renter deraf, indtil Betaling sker.

Under Sagen er det oplyst, at »Baldor« i Realiteten tilhører Kjøbenhavns Laane- og Diskontobank, der har Penge staaende i den, at Banken har udlejet Baaden til Indstævnte Nielsen paa Vilkaar, at denne foruden at svare den akkorderede Leje skal bære de løbende Reparationsudgifter, samt at Indstævnte Winther indtager en Stilling som Bankens Tillidsmand, til hvem Nielsen skal indbetale den væsentligste Del af Sandforretningens Indkomst, hvoraf Winther sørger for at afholde dels den akkorderede Leje, dels Beløbene til nævnte Reparationer.

Idet Indstævnte Winther under Henvisning hertil har hævdet, at han ikke har noget personligt Ansvar for, at paaløbende Udgifter ved Baaden bliver dækket, har han paastaaet sig frifunden for Citanternes Tillale.

Ved han nu Citanterne anbragt, at Indstævnte Winther ved en Skrivelse til dem af 30. December f. A., hvori han udtaler, at han »skal nok sørge for,« at det her omhandlede Beløb bliver betalt, har paataget sig en personlig Garanti for Betalingen. Efter Omstændighederne og da Citanterne maa antages at have været kendt med, at Indstævnte indtog den nævnte Stilling som Mellemmand mellem Baadens Ejer og Lejer, findes der imidlertid at mangle Føje til at statuere, at Skrivelsen indeholder et saadant Garantitilsagn, og idet Indstævnte Winther saaledes ikke kan anses at være Citanterne personlig ansvarlig for Betalingen af det indtalte Beløb, vil han være at frifinde for deres Tillale i denne Sag.

Hvad dernæst Indstævnte Skipper Nielsen angaar, har denne, næst iøvrigt at anerkende Regningens Rigtighed, anbragt, at den ovennævnte den 23. November f. A. forefundne Revne i Sugerøret fra Søen er foraarsaget ved Citanternes Fejl under de kort forinden stedfundne Reparationsarbejder — idet Sugerøret under Arbejdet ved at faa de forskellige Maskindele anbragt og sammenspændt voldelig blev vredet, først til den ene og derefter til den anden Side — og at Udgifterne ved dets Istandsættelse derfor maa bæres af Citanterne. Idet der for Reparationen af Sugerøret er beregnet 183 Kr., og idet han har opgjort Tabet ved den, som nævnt, spildte Arbejdsdag til 64 Kr., har han paastaaet sig frifunden mod Betaling af det paastaaede Beløb med Fradrag af nysnævnte 183 Kr. + 64 Kr., ialt 247 Kr., eller altsaa mod Betaling af Kr. 161.06.

Det fremgaar af Sagen, at Sugerøret er fabrikeret af Støbejern, samt at dets oprindelige Godstykkelse, $\frac{3}{4}$ ", var paa det Sted, hvor Revnen fremkom, nedslidt til i hvert Fald $\frac{1}{4}$ ".

Naar henses til denne Sugerørets Beskaffenhed og Tilstand, findes det ikke at kunne statneres, at den paagældende Revne er — selv om den maatte være fremkommen under bemeldte Reparationsarbejder — hidført ved nogen af Citanterne udvist Fejl eller Forsømmelse, og Indstævnte Nielsen vil derfor være at tilpligte at betale Citanterne det paastævnte Beløb med Renter deraf som anført.

Medens Sagens Omkostninger for Indstævnte Win-

thers Vedkommende findes at kunne ophæves, vil Indstævnte Nielsen have at godtgøre Citanterne Sagens Omkostninger for sit Vedkommende med 75 Kr.

Ny Lovforslag.

Marineministeren har den 22. November i Folketinget fremsat nedenstaaende Forslag til Lov om

Ændring i Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 m. v.

I.

I Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879. saaledes som den er ændret ved Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 og Lov af 30. Marts 1906 om Ændring i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 samt ved Lovene af 22. Marts 1897 og 6. April 1906 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier, samt i de to sidstnævnte Love foretages følgende Ændringer:

§ 2 i Lodsloven udgaar og ersattes af følgende nye

§ 2.

Lodsvæsenet bestyres af en af Kongen udnævnt Lodsdirektør. Lodsdirektøren fører Tilsyn med samtlige Lodserier og vaager over, at Lodspersonalet paa forsvarlig Maade udfører den det paahvilende Tjeneste. I denne Hensigt skal han jævnlig enten selv inspicere Lodserierne eller lade disse inspicere af Lodsinspektøren (jfr. nedenfor).

Han ansætter Lodserne.

Han fører Tilsyn med og deciderer Lodseriernes Regnskaber.

Hos Lodsinspektøren ansættes af Ministeren en Lodsinspektør, der, foruden at inspicere Lodserierne, assisterer Lodsinspektøren i den daglige Virksomhed og under Lodsinspektørens Fraværelse varetager hans Forretninger, samt en Assistent.

§ 3 i Lodsloven samt § 2 i Lov af 22. Marts 1897 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier og § 3 i Lov af 6. April 1906 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier udgaa, og der optages i Stedet herfor i Lodsloven følgende nye

§ 3.

Kjøbenhavns Lodseri bestyres af en af Ministeren ansat Lods-kaptajn.

Ved andre større Lodserier, hvor det maatte anses ønskeligt, ansætter Ministeren en Lodsoldermand til at bestyre Lodseriet. Lodsoldermændene faa, foruden deres Andel af Lodsfortjenesten, et aarligt Honorar af Statskassen og ved de Lodserier, ved hvilke de særlige Reglementer hjemle det, fri Bolig og tillige den ved Reglementet bestemte Betaling for Regnskabsførelsen.

Lodskaptajnen ved Kjøbenhavns Lodseri er ikke pligtig til selv at deltage i Lodsningen, og Lodsoldermændene skulle kun deltage personlig i Lodsningen, naar Tjenesten gør dette nødvendigt.

I Lodslovens § 4 affattes 2det og 3die Stykke som følger:

Lodsformanden har de samme Forretninger som Lodsoldermanden, men deltager i Lodsningen efter Tur med de andre Lodser; dog kan den Minister, under hvem Lodsvæsenets Bestyrelse hører, naar Forholdene ved et Lodseri gør det ønskeligt, indskrænke hans Pligt til Delagtighed i Lodsningen til at gælde i samme Omfang som Lodsoldermændenes.

Han faar af Lodsfortjenesten den ved Lodseriets særlige Reglement bestemte Betaling for Regnskabsførelsen m. v.

Lodslovens § 5 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 5.

Bogholderforretningerne ved Kjøbenhavns Lodseri varetages af en af Ministeren ansat Bogholder. Til denne Post have dertil egnede Lodser fortrinnsvis Adgang. Bogholderen lønnes med en af Ministeren fastsat Betaling for enhver foretagen Lodsning, der enten kan være indbefattet i Lodspengene eller erlægges udenfor disse.

§ 2 i Lov af 6. April 1906 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier udgaa.

Lodslovens § 6 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 6.

Lodseriernes Regnskaber revideres af en af Ministeren ansat Revisor.

I Lodslovens § 8 udgaar 2det Stykke, hvorhos 3die Stykke affattes saaledes: Fastlodserne afskediges af Ministeren.

I Lodslovens § 15 tilføjes som Slutning følgende Stykke:

De af Statens Skibe, hvis Hovedformaal det er at have Tilsyn med Afmærkningen og Belysningen af Farvandene, kan Ministeren dog fritage for Lodstvang, naar og hvor han skønner, at der er Anledning dertil.

I Lodslovens § 42 udgaar 6te Stykke og erstattes af følgende Stykke:

Ved Kjøbenhavns Lodseri sker Fordelingen saaledes: Lodserne deles i 4 Lønningsklasser og oppebære henholdsvis $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ og $\frac{1}{2}$ Delingspart af Nettofortjenesten.

Lodskaptajnen lønnes med $1\frac{1}{2}$ Gang den Lønning, der efter ovennævnte Beregningsmaade tilkommer en Lods i første Lønningsklasse.

Ved Helsingørs og Dragør Lodserier oppebære Lodsoldermændene eller Lodsformændene, for saa vidt som der er ansat saadanne, samme Delingspart af Lodseriets Nettofortjeneste som Lodserne i ældste Lønningsklasse. Lodserne deles i 3 Lønningsklasser, hvoraf den 1ste oppebærer fuld ($\frac{1}{2}$) Delingspart af Lodseriets Nettofortjeneste, den 2den $\frac{1}{3}$ Part og den 3die $\frac{1}{3}$ Part.

Ved Sundlodserierne fastsætter Ministeren Fordelingen i Lønningsklasserne.

§ 3 i Lov af 22. Marts 1897 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier og § 4 i Lov af 6. April 1906 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragør Lodserier udgaa.

I Lodslovens § 44 udgaar 1ste Stykkes 1ste og 2det Punktum samt 3die Stykke, hvorhos Udtrykket »Indenrigsministeren« i 1ste Stykkes 3die Punktum rettes til: »Ministeren for offentlige Arbejder«.

I Lodslovens § 46 udgaar 4de Stykke og erstattes af følgende Stykke:

Ved Sundlodserierne forholdes efter de særlige Regler for disse Lodserier.

I Lodslovens § 47, sidste Stykke, udgaar Ordene: »saavel som for Nyords Lodseris«.

I Lodslovens § 50 tilføjes følgende nye Stykke:

Til Behandling af Spørgsmaal vedrørende Pensioneringen af det til Lodsvæsenet hørende Personale og detses Enker oprettes et Pensionsraad, bestaaende af Lodsinspektøren som Formand samt 1 Lodsoldermand og 3 Fastlodser som Repræsentanter for henholdsvis Lodsoldermændene og Lodserne, valgte indenfor hver af de nævnte Klasser af dennes Medlemmer. Valgmaaden bestemmes af Ministeren, der ligeledes fastsætter Raadets Forretningsorden.

I Lodslovens § 51, 2det Stykke, udgaa Ordene: »til 6 pCt.«.

I Lodslovens § 57 tilføjes følgende nye Stykke:

Bestemmelserne om Indankning af Lodsager for Overadmiralitetsretten i Forordning indeholdende Overadmiralitetsrettens Instruktion af 30. April 1806 II. Kapitel § 8, Pkt. b., samt Lov om Kjøbenhavns Sø- og Handelsret af 19. Februar 1861 § 51, 2det Punktum, ophæves.

I Lodslovens § 60 udgaar 2det Stykke.

II.

Som Følge af ovenangivne Ændringer foretages følgende Rettelser og Tilføjelser i Lodslovens Tekst:

I § 1, 3die Linie, udgaa Ordene »af hver Klasse«.

I § 4, 1ste Stykke, § 9, § 49, 3die Stykke og § 55, 2det Stykke, rettes Udtrykket »Overlods« til »Lodsinspektøren«.

I § 47, 3die Stykke, rettes »Sundlodserierne« til »Kjøbenhavns Lodseri«.

I § 48, § 54, § 55, 1ste og 3die Stykke, samt § 56 rettes Udtrykket »Lodsinspektør« til »Lodskaptajn«.

I § 59 udgaa Ordene »til de to Overlodsdistrikter« og erstattes af Ordene »under Lodsinspektøren« og Ordene »de nævnte Overlodsdistrikter«, der erstattes af »Lodsinspektøren«.

III.

I Henhold til § 6 i Lov af 6. April 1906 om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingørs og Dragørs Lodserier foretages følgende Tilføjelse i Lodsloven:

I § 41, 5te Stykke, tilføjes som sidste Punktum:

Ved Helsingørs og Dragør Lodserier skulle dog de af disse Lodserier benyttede Hjælpelodser indbetale de indvundne Lodspenge til det paagældende Lodseris Kasse, hvorefter de af denne modtage en af Ministeren nærmere fastsat Andel af Lodspengene.

I § 6 i nævnte Lov af 6. April 1906 udgaar 1ste Stykke.

IV.

Lodslovens §§ 61, 62 og 63 udgaa. I Stedet indsættes følgende nye

Midlertidige Bestemmelser.

§ 61.

De Lodser ved Kjøbenhavns Lodseri, som ved denne Lovs Ikrafttræden oppebære $\frac{1}{4}$ Part, sættes i 1ste Lønningsklasse, de Lodser, der oppebære $\frac{1}{2}$ Part, sættes i 2den Klasse, de Lodser, der oppebære $\frac{3}{4}$ Part, sættes i 3die Klasse, og de Lodser, der oppebære $\frac{1}{2}$ Part, sættes i 4de Klasse. Oprykning fra 2den til 1ste Lønningsklasse finder først Sted, naar Antallet af Lodser i 1ste Klasse er blevet det normale.

§ 62.

Ansættelse af ikkun een Revisor ved Lodsvæsenet i Henhold til § 6 kan udsættes indtil indtrædende Vakance.

§ 63.

De nu ansatte Lodsoldermænd ere ikke pligtige til at deltage i Lodsningen.

V.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1912.

Marineministeren har den 22. November i Folketinget fremsat nedenstaaende Forslag til Lov om

Ændring i Lov om Lønninger m. v. ved Lodsvesenet af 13. Juni 1879.

I.

I Lov om Lønninger m. v. ved Lodsvesenet af 13. Juni 1879, saaledes som den er ændret ved Lov af 21. Februar 1880 om Tillæg til Lov om Lønninger m. v. ved Lodsvesenet af 13. Juni 1879, foretages følgende Ændringer:

§ 1 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 1.

Lodsdirektøren lønnes af Statskassen med 6,000 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 500 Kr. til 8,000 Kr.

Til Kontorhold tiltaas der ham en Godtgørelse af 3,000 Kr. aarlig.

Paa Embedsrejser oppebærer han, foruden fri Befordring, de til enhver Tid af Ministeren fastsatte Dagpenge.

Lodsinspektøren oppebærer af Statskassen et Honorar af 3,000 Kr. aarlig. Paa Embedsrejser oppebærer han, foruden fri Befordring, de til enhver Tid af Ministeren fastsatte Dagpenge.

Assistenten hos Lodsdirektøren oppebærer af Statskassen et Honorar af 1,500 Kr. aarlig.

§ 2 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 2.

Lodsrevisoren oppebærer af Statskassen et Honorar af 2,100 Kr. aarlig.

§ 3 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 3.

Hvis en til Pension berettiget Embeds- eller Bestillingsmand for at overtage Ansættelse som Lodskaptajn eller Lodsoldermænd afgaar fra sin Stilling, erholder han i Pension af Statskassen, naar han paa Grund af Alderdom, Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag afskediges fra sin Stilling ved Lodsvesenet, et Beløb svarende til den Pension, han vilde have faaet, dersom han var afgaaet med Pension fra den Stilling, han beklædte, førend han indtraadte i Lodsvesenets Tjeneste.

Hvis en med Pension afgaaet Embeds- eller Bestillingsmand ansættes som Lodskaptajn eller Lodsoldermænd, oppebærer han, saa længe han er ansat i denne Stilling, ingen Pension.

§ 6 udgaar og erstattes af følgende nye

§ 6.

Hvis Lodsdirektøren forinden sin Ansættelse har beklædt et andet Embede under Staten, kommer han straks op paa den Lønning i Stillingen som Lodsdirektør, der er nærmest højere end den i den tidligere Stilling oppebaarne højeste Lønning.

II.

Der tilføjes følgende

Midlertidig Bestemmelse.

§ 7.

Bestemmelsen i denne Lovs § 3, 2det Stykke, gælder ikke den nuværende Lodsoldermænd ved Hals Lodseri.

III.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1912.

Fragtmarkedet.

Der er intetsteds indtraadt væsentlige Forandringer i den forløbne Uge, i hvert Fald ingen i nedadgaaende Retning, hvorimod La Plata og Sortehavet sluttedes til lidt højere Rater. Saaledes betalles f. Eks. 11/ Odessa/Rotterdam (5,000), 12/9 N. C. fra Kherson (3,500), 13/ Donau/Rotterdam, 13/3 Antwerpen (5,200), alt pr. prompt. Kulfragterne nedefter holder sig udmærket, og Damperne tjener godt. Ogsaa til Sydamerika er de faste, og der er fra Cardiff sidst betale 19/6 for en meget prompt Baad til

River Plate (5,000). En saadan kan faa c. 15/ hjem fra Buenos Aires eller La Plata, maaske 15/6, altsaa c. 35/ paa Rundturen, hvilket ogsaa er særdeles god Forretning. Det vanskelige ved Kulbefragtingerne i Øjeblikket er at skaffe Lastetørn, da Kollierierne er meget stærkt optaget, og Forholdene vil antagelig blive endnu vanskeligere jo mere vi nærmer os Jul og Nytaar. Spørgsmaalet om Strejke lurer ogsaa stadig i Baggrunden, men lige i Øjeblikket er der øjensynlig ingen Fare for de første tre Uger. Det nordamerikanske Marked er fremdeles fast med et godt Begær efter Tonnage. Østersømarkedet er jo nu ret begrænset, men de Havne, som endnu er tilgængelige for Trafiken, betaler gennemgaaende ganske gode Rater efter Aarstiden. Købmændene stritter imod de af Rederne forlangte høje Rater lige til det sidste, og da mange Baade blev sendt ballastet efter Kul, var Tonnageudbudet i Østersøen ikke stort, saa at Købmændene i de fleste Tilfælde maatte give efter for Redernes Forlangender. Der blev i de forskellige Markeder sluttet som følger:

Østen. Fra Port Pirie til Stettin sluttedes til 28/9 pr. December. Filippinerne/Marseille, U. K., Kontinentet 36/3 pr. 70 Kbf. pr. 15.—25. December. Fra Java sluttedes en enkelt Damper for Sukker i Sække til Lissabon til 29/ pr. December. Kalkutta/U. K., Antwerpen, Boulogne, Holland 23/9 (én), 24/6 (to Havne), d. w. Basis »net terms«. 10.—20. December. For Jute fra Kalkutta til Dundee betaltes 27/6 for en »spot« Baad og 26/3 for December Lastning. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K., Kontinentet (udsøgt Havn) 17/6 (én), 18/ (to Havne). Kohsichang/Antwerpen, Holland eller Tyskland 25/ for Ris pr. Januar—Februar.

Sortehavet. Store Baade fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa 11/3 Dødvægt London eller Rotterdam, 11/4½ Weser, 11/9 Hamburg, mindre Baade 12/6 à 12/9 N. C.; Sulina/Rotterdam 11/, Antwerpen 11/3; Donau/Rotterdam 13/ à 13/3, Antwerpen 13/3; Kustendje/N. C. 11/9; Berdianski/Middelhavet (ekskl. Spanien) Frcs. 13½. Alt for prompt Afskibning.

Middelhavet etc. Marmara Havet/London, Hull eller Leith 11/9 (én), 12/9 (to Havne), Korn; Aleksandria/Hull 10/, London 10/6, Dunkerque 11/9 Lumpsumbasis; Torreveija/Kalkutta 9/, Sall; Iviza/Vlaardingen 7/3, Sall; Sagunto/Rotterdam 8/9 f. l.: Sfax/Ghent 8/6; Erts Huelva/Rotterdam 7/3, Charleston eller Savannah 11/6, Boston 10/9; Santander/Emden 6/6, Glasgow 6/3; Bilbao/Rotterdam 5/9, Middlesbro 6/6, Stockton 6/3, Tyne Dock 5/9, Glasgow 5/9. Alt pr. prompt.

Nordamerika. Kul Baltimore/Aleksandria 15/6 pr. December. Petroleum Filadelfia/Grækenland (to Havne) 18½ C. pr. December—Januar. Wilmington/Liverpool eller Bremen 35/; Savannah/Liverpool eller Bremen 38/ à 38/9 Bomuld pr. December. Sapeol/Antwerpen 83/9 pr. December. Pensacola/Holland og Hull, Tyne, Wear, Hartlepool, Cardiff, Greenock 90/ (to Lossehavne) pr. Januar. Fra Golfen til Liverpool eller Bremen sluttedes flere Baade til 41/3 pr. December—Januar; Golfen/U. K., Kontinentet 12/9 »net terms« pr. December. Tømmer fra Golfen til Bahia Blanca sluttedes til 135/ pr. 1.—15. Januar.

Sydamerika. San Lorenzo/U. K., Kontinentet 15/6 O. C. pr. Januar; Buenos Aires eller La Plata/U. K., Kontinentet 16/ O. C. pr. Januar. Buenos Aires/U. K., Kontinentet 16/ à 16/3 O. C. pr. Januar. Bahia Blanca/U. K., Kontinentet 17/3 à 17/6 O. C. pr. Januar—Februar.

Østersøen. Der sluttedes fra Riga Hør til Ghent Frcs. 19—20, Trælast paa Lumpsum Basis c. Frcs. 31 pr. Std. god hollandsk Havn, Hll. 16 pr. Tyllt Kapbjælker. Libau noteres 11¼ d. Rotterdam, 1/ London, 1/1½ Antwerpen, 1/4½ Rouen. Fra Königsberg faas 1/4½ Hvedebasis til Rotterdam. Fra Danzig noteres 6/3 à 6/6 pr. Ton Sukker til London, M. 7 à 7¼ til Dunkerque, 9/6 til Rouen. Fra Botten er der kun faa Laster nu, og hvad Petersborg angaar, da kan der ikke regnes mere med denne Havn i Aar.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Königsberg 6/ (2,000), Lübeck 6/10½, (1,900), Hamburg 4/ (2,500), Helsingør 7/6 (720), Mariager 7/ (900), Gibraltar 8/3 (1,900), Algier 8/3 (3,000), Ajaccio 13/ (1,050), Genua 10/6 (3,150), Palermo 11/ (2,500), Venedig 11/6 (3,800), Santos 22/ (3,500). Hull/Riga 5/1½ (1,650), Stettin 6/6 (2,700). Wear/Stettin 6/6 (2,700), Bordeaux 7/ (2,800), Lissabon 8/ (3,200). Firth of Forth/Stockholm 7/ (2,100), Königsberg 7/8 (1,350), Horsens 6/6 (1,000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Norrköping 7/6 (1,500), La Pallice Fres. 7½ (3,000), Lissabon 8/6 (2,100). Algier Fres. 12½ (2,400), Barcelona 11/3 (2,800), Livorno 11/ (3,600), Neapel 11/ (4,500), Torre eller Civita Vecchia 11/9 (3,200), Hongkong 19/3 Koks (4,800), Rio de Janeiro 18/3 (5,500), River Plate 19/6 (5,000).

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene fremdeles uforandrede, men Interessen har hovedsagelig været for Byglaster fra danske og svenske Havne til England, hvor Fragt-raterne til England har været 2/ à 2½ Londonbasis pr. 448 lbs. og 6 à 6½ Kr. pr. 1,000 Kilo til Østnorge. Der er fremdeles flere Laster i Markedet.

Rusland er mat, medens Tyskland har nogle Havrelaster, men Rederne er nu betænkelige ved at slutte fra Königsberg, hvor der i den nærmeste Tid kan ventes Is-hindring for Sejlere. Vestsverig og Østnorge har i den forløbne Uge optaget nogle Sejlere for Træ- og Træmasse-laster til uforandrede Rater, samt enkelt Islast. Forholdene er saaledes, at der ikke er Anledning til Oplægning, hvor Skibene ønskes holdt i Fart. Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede, og Raterne er faste, saaledes at der ikke er Mangel paa Laster. Claylaster maa yderligere betegnes som værende højere.

Fra Sø og Land.

Tuborg Fabriker har under Titlen: »Ingen over, ingen ved Siden af —« udsendt et smukt Reklamhefte i dannebrogfarvet Omslag. Paa Pjecens fint glittede Sider vises i udførte Farvelitografier Fabrikernes kendte Produkter.

Mu vil her særlig bemærke Tuborg Eksportløtets Flasker med den gyldne Etiket og de Halsbaand.

De øvrige Øsorters Statistik viser, hvilket Opsving Fabrikerne har haft i den sidste Menneskealder.

Havarier og Forlis.

Folket, Skonnert af Halmstad, er paa Rejsen til Thisted med en Ladning Træ bleven paasejlet af Dpsk. »Cimbria« i Nærheden af Hals og har faaet Skade paa Rigvingen; Aalborg Havnedamper »Frem« har indbragt Skibet til Aalborg.

Marie, Skonnert af Lysekil, er nu, efter at være savnet i e. 14 Dage, fremkommet til sit Bestemmelsessted, Odense.

Valdemar Sejr, Skonnert af Råå, kom den 24. f. M. paa Rejsen fra Nærdendal i Finland til Nyborg med en Ladning Træ paa Grund paa Hvidgrunden i Nyborg Fjord. Bjergningsdamperen »Helsingør« assisterede Skibet flot og ind til Nyborg.

Alfred, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, indkom hertil efter Kollision med »Normandiet«, løsser i Frihavnen, hvorfra der gaar til Flydedokken, hvor Reparation vil finde Sted; denne vil vare e. 6 Dage.

Texas, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 25. f. M. ved Indsejlingen til Kjøbenhavn, paa Grund paa Bølgebryderen ved Trekroner. Efter at have løstet en Del af Lasten i Lægtene kom Skibet flot med Assistance og gik ind i Frihavnen for Udlosning.

Austrums, Skonnert af Windau kom den 27. November paa Rejsen fra Hudiksvall til Kjøbenhavn med Trælast, paa Grund paa Søndre Røse.

Lars Oluf, Dpsk. af Göteborg, har paa sin Rejse fra Lübeck til Tuborg haft haardt Vejr og faaet en Del Skade, som repareres her.

London, 3/m. Skonnert af Thuro, er ankommet til Antwerpen fra Rudkjøbing med svær Slagside og uklare Pumper. Byglasten er rimeligvis beskadiget.

Yeddo, Dpsk., har for Udgaende herfra bestemt til Østasien, været i Kollision med den for Anker liggende Skonnert »John« af Kalmar. »John« mistede sin Klyverbom og indgik hertil for Reparation. »Yeddo« fortsatte Rejsen.

Betty, Skonnert af Gauensiek, er paa Rejsen fra Hamburg til Stubbekjøbing med en Ladning ildfaste Sten, grundstødt i Grønsund.

Carl Albert, Dpsk. af Stettin, er paa Rejsen til Memel med en Ladning Kul, strandet paa Kjærsgaard Strand. Svitser assisterer.

Valdemar Sejr, Skonnert kom for Indgaende til Nyborg med Trælast fra Finland, paa Grund i Nyborg Fjord. Svitser »Helsingør« bragte Skibet flot og ind til Nyborg, tilsyneladende ubeskadiget.

Jolantha, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Antwerpen til Riga været paa Grund ved Cuxhaven, men kom atter hurtigt flot. Senere kom Skibet atter paa Grund i Kejsers Wilhelm Kanalen, og kom flot med Assistance af et Kanal-Slæbedampskib. Ved Dykkerundersøgelse i Holtenau blev Skibet befundet at være talt, nogle Plader var bulet; men Skibet fik dog Tilladelse til at fortsætte Rejsen til Riga.

Kina, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Frihavnen kollideret med Dpsk. »Luleå« af Stockholm, der laa ved Vestmolen, og tilføjede denne en Del ovenbords Skade.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. — Aolph Andersen, Schubert, afg. Libau 24./11. til Riga. — Alexandra, Nielsen, pass. Sagress 22./11. — Algarve, Borries, ank. Marseille 27./11. — Anglo Dane, Tønnesen, afg. Trondhjem 29./11. sydpaa. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 29./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Valencia 24./11. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./11. — Arno, Fischer, ank. hertil 29./11. — Aurora, Gommesen, pass. Holtenau 28./11. for Königsberg. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Holtenau 29./11. hertil. — Beira, Lunge, ank. Göteborg 29./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 22./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./11. til Marseille. — Christian IX, Mikkelsen, ank. hertil 29./11. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 27./11. for Bastia. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 28./11. til Riga. — Florida, Andersen, ank. Newcastle 29./11. — Garonne, Sørensen, ank. hertil 29./11. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 23./11. — Hengest, Munck, afg. herfra 28./11. til Riga. — Hjelms, Henriksen, ank. hertil 29./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 25./11. — Jolantha, Rasmussen, ank. Reval 27./11. — Kasau, Mikkelsen, ank. Libau 25./11. — Kentucky, Andreasen, ank. Boston 26./11. — Kursk, Wieneke, pass. Holtenau 29./11. hertil. — Loire, Craignou, ank. Trångsund 29./11. — Louise, Larsen, ank. hertil 27./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 24./11. — Luisiana, Ørsted, pass. Dunnethead 29./11. for Nørre Sundby. — Moskva, Jon Jønsen, afg. Algier 28./11. — Nicolai II, Kromann, afg. Petersburg 26./11. hertil. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 26./11. — Nordjylland, Søberg, afg. Palermo 27./11. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Dunkerque 29./11. hertil. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 28./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 23./11. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 14./11. — Perm, Gotthardt, ank. London 27./11. — Pregel, Iversen, afg. Bordeaux 26./11. hertil. — Saga, Wiberg, afg. herfra 29./11. til Reval. — Saratov, ank. Libau 26./11. — Saxo, Müller, afg. London 29./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 26./11. — Thyra, Dam, afg. herfra 29./11. til Arendal. — Tyr, Thøning, afg. herfra 28./11. til Windau. — Tomsk, pass. Brunsbüttel 28./11. for Antwerpen. — United States, Gottsche, ank. New York 29./11. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 29./11. hertil.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Blyth 28./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Eshjerg 25./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Koge 29./11. — Alf, N. Clausen, ank. Riga 29./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Burntisland 28./11. — Martha, Christensen, ank. Nizza 28./11. — Elna, Rathje, afg. Oran 20./11. — Therese, Pedersen, ank. Marseille 29./11. — Harriet, Larsen, ank. Nizza 24./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Nizza 27./11. — Simone, Møller, ank. Rouen 26./11. — Joanne, Olsen, afg. Dieppedalle 28./11. — Vera, Larsen, afg. Sfax 17./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 26./11. — Annine, Leth, ank. Sfax 25./11. — Kamma, Løffler, ank. Nizza 23./11.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Burntisland 24./11. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 24./11. — Anna Mærsk ank. Blyth 25./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum afg. Cardiff 18./11. — Chassie Mærsk ank. Methil 26./11. — Dansborg ank. Tyne 21./11. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 20./11. — Esrom pass. Las Palmas 21./11. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 26./11. — Fredensborg afg. Sun-

derland 24./11. — Frederiksborg ank. Huelva 17./11. — Guldborg afg. Riga 25./11. — Gurre ank. Stettin 23./11. — Harrildsborg ank. Grangemouth 25./11. — Hundborg ank. Petersborg 19./11. — Honeborg ank. Tyne 20./11. — Jelling ank. Barrow 26./11. — Jomsborg pass. Gibraltar 23./11. Jungshoved pass. Norfolk 21./11. — Jægersborg ank. Genua 25./11. — Kallundborg ank. Swinemünde 27./11. — Kalø ank. Sunderland 22./11. — Klampenborg pass. Lydd 26./11. — Kronborg ank. Aalborg 24./11. — Lejre ank. Cahis 21./11. — Lilleborg afg. Marseilles 26./11. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg pass. Hammer 25./11. — Peter Mærsk ank. Hull 16./11. — Rosenborg ank. Petersborg 20./11. — Silkeborg afg. West Hartlepool 24./11. Skakkeborg afg. Cardiff 14./11. — Skanderborg ank. Torre 25./11. — Skjoldborg afg. Kjøbenhavn 26./11. — Skodsborg ank. Sunderland 26./11. — Spigerborg ank. Ghent 22./11. — Støgelborg pass. Kjøbenhavn 27./11. — Stjerneborg ank. Hull 22./11. — Søborg afg. Königsberg 26./11. — Taarnborg afg. Petersborg 26./11. — Tuborg pass. Kjøbenhavn 27./11. — Ulfborg ank. Gibraltar 25./11. — Uranienborg ank. Tyne 16./11. — Visborg ank. Hull 20./11. — Vordingborg afg. Kiel 25./11. — Ørkild afg. Las Palmas 22./11.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Genua 28./11. for udg. — Samui pass. Ushant 27./11. for udg. — Bandon ank. Singapore 25./11. for udg. — Pagan ank. Kjøbenhavn 29./11. hjemg. — Chumpon afg. Calicut 23./11. for udg. — Arabien afg. Sabang 23./11. for hjemg. — Siam pass. Sagres 20./11. for udg. — Kina, ank. Nørre Sandby 29./11. for udg. — Tra nquebar ank. Le Havre 26./11. for hjemg. — Cathay afg. Durban 24./11. for hjemg. — Indien afg. Las Palmas 26./11. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Rotterdam 26./11. for hjemg. — St. Croix afg. Paramaribo 20./11. for hjemg. — St. Jan ank. Portland 18./11. for udg.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, afg. Trångsund 28./11. til Käfsö. — Dagmar, Skou, pass. Holtenau 28./11. for Rabat. — Polly, Mathiasen, afg. Blyth 28./11. til Mariager. — Johanne, Thøgersen, ank. Wasa 28./11. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Åbo 28./11. — Laura, Petersen, ank. Helgenäs 28./11. — Nexos, Basse, ank. Valencia 27./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 28./11. — Marie, Jessen, afg. Brixham 26./11. til Aarhus. — Bodil, Udall, pass. Coreubian 26./11. for Saffi. — Nerma, Mikkelsen, afg. Newcastle 27./11. for Husum. — Inger, Schiff, ank. Hull 26./11. — Nora, Lauritsen, ank. Bordeaux 26./11.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Sarpsborg 25./11. — London, Bom, ank. Methil 28./11. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 23./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Ghent 28./11. til Burntisland.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 25./11. til Lübeck. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Petersborg 23./11. til Zaandam. — Roma, v. Thun, afg. Sarpsborg 29./11. til Blyth.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Boness 23./11. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 23./11. — Gulfaxe, Petersen, ank. Hull 27./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 25./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 20./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Neufahrwasser 24./11. til London. — Russ, Petersen, afg. Horta 11./11. til Sabine Pass. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Dunston 27./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 21./11. til Hull. — Michael Onchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Rastigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Ayres 27./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Næwa, Dahl, ank. Bordeaux 22./11.

Storm. Sara, Jensen, afg. Methil 26./11. — Helene, Sørensen, afg. Leith 27./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Frederiksborg 25./11. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 18./11. — Hermia, Farup, afg. West Hartlepool 26./11. — Alice, Jørgensen, afg. West Hartlepool 29./11.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Blyth 25./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Rouen 27./11. — Valborg, Hansen, ank. Methil 28./11. — Gunhild, Hansen, ank. Esbjerg 29./11.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 29./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Trångsund 24./11. — Freja, Nielsen, afg. Nicolaistad 28./11. — Vera, Thing, afg. Aarhus 24./11.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislasen, afg. Hudikwall 29./11. — Svend, Schmidt, afg. Søderhamn 25./11. — Urania, Clausen, afg. Leith 25./11.

Nordøen. Nordland, Larsen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Kjøbenhavn 22./11. — Holland, Poulsen, afg. Pillau 25./11. — England, Andersen, afg. Grimsby 27./11. — Rusland, Bennetsen, ank. Cardiff 23./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 22./11. — Nelly, Clausen, pass. K. W. Kanalen 28./11. til Carthage. — Fanny, Eriksen, ank. Domsjø 28./11. — Lilly, Nielsen, ank. Åbo 28./11. — Alexy, Lorentzen, ank. Gjedser 27./11. — Dagny, Degn, pass. K. W. Kanalen 20./11. til Barcelona. — Mary, Bang, ank. Llanelly 25./11.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Blyth 29./11.

Ærs. Eriudring, Nielsen, ank. Newcastle 28./11.

Sejlskibe.

Nordby. Fans. Maracaibo, Svarrer, afg. Maracaibo 2./11. til Hamburg.

Rønne. Lauretine Emilie ank. Korsør 23./11. — Neptun ank. Kjøbenhavn 24./11. — Freja ank. Pillau 24./11. Magnus ank. Rønneby 25./11.

Svendborg. Valborg, Jensen, ank. Dinard 21./11. — Helge, Nielsen, ank. Brügge 21./11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. London 21./11. — Gaa, Petersen, ank. Fecamp 22./11. — Anna, Fisker, ank. Lorient 21./11. — Ellen, Andersen, ank. Fecamp 22./11. — Alma, Hansen, ank. Pentevan 21./11. — Christian, Jørgensen, ank. Plymouth 22./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Mistly 22./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 23./11. — Ariel, Ravnemose, ank. Benic 22./11. — Guldborg, Jensen, ank. Dunkerque 23./11. — Urda, Skov, ank. Libau 23./11. — Solon, Rask, ank. Stolpmünde 23./11. — Marie, Nielsen, ank. Fecamp 22./11. — Danmark, Husfeldt, ank. Flensburg 23./11. — Pallesen, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 23./11. — Primula, Carlsen, ank. Paimpool 23./11. — Haabet, Andreasen, ank. Portsmouth 23./11. — I. M. Nielsen, Petersen, ank. Antwerpen 23./11. — Britannia, Rasmussen, ank. St. Valery s. S. 23./11. — Neptunus, Nielsen, ank. Stubbekjøbing 24./11. — Niels, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 24./11. — Casper, Hansen, ank. Thurø 24./11. — Zenitha, Jensen, ank. Cork 24./11. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Great Yarmouth 23./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Hou 24./11. — Mine, Jørgensen, ank. Nakskov 24./11. — Capella, Hansen, ank. Holtenau 23./11. — Embla, Mikkelsen, ank. Nykjøbing F. 25./11. — Otto, Klug, ank. Ghent 24./11. — Roma, Jensen, ank. Wemyss 24./11. — Jens, Jørgensen, ank. Sunderland 24./11. — Union, Olsen, ank. Lübeck 24./11. — Rossing, Larsen, ank. Benodet 25./11. — Severin, Jensen, ank. Göteborg 26./11. — Philip, Christensen, ank. Middelfart 24./11. — Peter, Hansen, ank. Lübeck 26./11. — Lauritz, Dam, ank. Guernsey 26./11. — Martin Nisson, Petersen, ank. Treguere 26./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. Lowestoft 26./11. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. St. Nazaire 27./11. — Yrsa, Sørensen, ank. Fowey 27./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Paimpool 25./11. — Zampa, Wulff, ank. Port Madoc 27./11. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Santander 25./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Brest 27./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Lorient 28./11. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Jersey 27./11. — Confidence, Michaelsen, ank. Ilfracombe 28./11. — Norden, Andreasen, ank. Trelleborg 26./11. — Cathrine, Hansen, ank. Pembroke Dock 27./11. — Niels Juul, Olsen, ank. Boulogne 27./11. — Pampa, Jensen, ank. Wismar 28./11.

Ærs. Alfa, Madsen, pass. Lizard 22./11. for Aracaju. — Thor, Petersen, pass. Prawle Point 26./11. for Maracaibo. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Bahia 25./11. til Maracaibo. — Hermod, Dreiman, ank. St. Mary (Scilly) 26./11. — Hamlet, Rasmussen, ank. Swinemünde 26./11. — Arietis, Andersen, ank. Kristiansand 27./11. — Atlantic, Rasmussen, ank. Poole 24./11. — Anna, Petersen, ank. Aberdeen 26./11. — Emilie, Hansen, ank. Fjellebroen 27./11. — Danmark, Nielsen, ank. Leith 25./11. — Lorenz, Levinsen, ank. Masnedund 25./11. — Dannebrog, Bager, ank. Kings Lynn 26./11. — Marstal, Hansen, ank. Haderslev 25./11. — Merkur, Christensen, ank. Treport 26./11. — Hekla, Christoffersen, ank. Binic 26./11. — Anne, Hansen, ank. Kiel 26./11. — Neptun, Jensen, ank. Haderslev 26./11. — Hydra, Christensen, ank. Holmestrand 27./11. — Irene, Jørgensen, ank. Teignmouth 27./11. — Ingolf, Olsen, var 25./11. til Ankers ved Falmouth for Storm. — Valkyrien, Weber, ank. Newport Mon 27./11. — Norden, Rasmussen, ank. Wasa 27./11. — Afgus, Jensen, ank. St. Davids Red 27./11. p. R. t. West Wemyss. — Nauta, Stærke, ank. Oporto 28./11. — N. Fabricius, Hansen, ank. År 28./11. — Freya, Nielsen, ank. Dysart 28./11. — Viking, Weber, ank. Odense 28./11. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Ryde 28./11. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Harburg 28./11. — Aetiv, Schmidt, ank. Pillau 29./11. — Habib, Bager, ank. Pascagoula 28./11. — Fremad, Hansen, ank. Odense 28./11. — Bessie, Christensen, afg. Ærskjøbing 28./11. til London. — Johanne, Stegmann, ank. Marstal 29./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 1. December 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Ny Lovforslag. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Førlis. — Skibsofretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

2673. Fløjetende flyttes. **Gumberland Sound og Fernandez Harbor, Florida.** Omtrent den 20de December 1911 flyttes Fernandez Entrance Fløjetende F. c. 275 m N. i og udlægges c. 120 m S. for Fort Clinch Fyrline. 30° 43' 27" N. Br. 81° 22' 38" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2674. Lystønde og Fløjetende ombyttet med Lys- og Fløjetende. **Galveston Bar, Galveston Forende Stater i Nord-Amerika.** Galveston Bar Lystønde og Galveston Bar Fløjetende er inddraget og i Stedet for er udlagt Galveston Bar Lys- og Fløjetende, der viser hvidt, fast Lys. 29° 18' N. Br. 94° 39' V. Lgd.

2675. Grund findes ikke. **Saona Island S. Santo Domingo S.-Kyst.** Den i 1879 rapporterede Grund, c. 10 Sm S. 30° V. fra V.-Punten af Saona Island, er omhyggeligt eftersøgt uden at være fundet, den er udtaget af de engelske Kort Nr. 761, 762, 8273 og 3688.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2676. Fyr atter normalt. **Point dos Naufragados, Santa Catharina Island, Brasilien.** Point dos Naufragados Fyr viser atter hvidt Et-Blink hver 45 Sek. 27° 50' S. Br. 48° 33' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 202. Kjøbenhavn 1910.)

2677. Grund findes ikke. **Coya Shoal, Arica Road, Chile.** 5,5 m Grunden, 5½ Kbl N. 1° Ø. fra Arica Head Flagstang, er omhyggeligt eftersøgt uden at være fundet, den er udtaget af engelsk Kort Nr. 1302.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2678. Dybde paa Grund, Punta Riso SØ, Brindisi, Italien Ø.-Kyst. Grunden, der ligger c. 600 m S. 50° Ø. fra Fyret paa Punta Riso, er kun uddybet til 9, m Vand. Fyret: 40° 39' 43" N. Br. 17° 58' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2621. Kjøbenhavn 1911.)

2679. Oplysning om Fyr. **Cappuccini, Ancona, Italien Ø.-Kyst.** Cappuccini Fyr ved Ancona Havn lyser ikke S. for S. 54° Ø., da Fyret gaar i Skjul af Landet. 43° 37' 23" N. Br. 13° 30' 56" Ø. Lgd.

2680. Fyr ombygges. **Poner, Quarnero, Istrien, Østerrig-Ungarn.** Hjelpefyret paa Klippen Poner, der tændes naar Pericolosa Bank Fyr ikke brænder, er under Ombygning, og der tændes intet Fyr i Stedet for, naar Pericolosa Bank Fyr slukkes. Ombygningen ventes fuldført i Foråret 1912. 44° 45' N. Br. 13° 58' Ø. Lgd.

2681. Uddybningsarbejder, Forbud, Arbe. Ved Arbe Havn foretages Uddybningsarbejder. Det er indtil videre forbudt at løbe ind i Havnen. 44° 45' N. Br. 14° 46' Ø. Lgd.

2682. Fyr tændt, S. Cristoforo og S. Nicolo, Pago, Kanal Morlaccia, Paa NØ.-Kysten af Øen Pago er tændt følgende ubevogtede Fyr: 1) Paa S. Cristoforo Punt, 3100 m N. 4° Ø. fra Berg Krisna (trigonometriske Station, 263), et hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Høide: 10 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret vises fra en Pæl, c. 230 m V. for Puntens Yderende, 16 m fra Kysten. 44° 28' N. Br. 15° 04' Ø. Lgd. 2) Paa S. Nicolo Punt, 3900 m N. 86° Ø. fra S. Vito Kapel, et rødt Fyr med Formærkelser. Flammens Høide: 8 m. Synsvidde: 4 Sm. Det vises fra en Pæl, 12 m fra Punten. 44° 28' N. Br. 15° 02' Ø. Lgd.

2683. Belysning forandret, Constantza, Rumænien. Den 14de November 1911 er Fyret paa Ø.-Siden af Indløbet til Constantza Havn forandret til et grønt Fyr med Formærkelser og Fyret paa V.-Siden af Indløbet til et rødt Fyr med Formærkelser. 44° 09' N. Br. 28° 41' Ø. Lgd.

2684. Tønder udlagt, Jalta, Sorte Hav, Rusland. Sandgrunden paa V.-Siden af Jalta Havn er afmærket med 2 røde Spirulønder med Kegle og Klokketønde. Den N.-lige Tønde ligger i 5,5 m Vand, 900 m S. 45° V. fra St. Johanna Kirke, den S.-lige i 6, m Vand, 1260 m S. 39° V. fra samme. 44° 29' N. Br. 34° 11' Ø. Lgd.

2685. Vrag, Taganrog Gulf, Azovske Hav. Vraget af Skonnerten »Nikolai« ligger i 6,7 m Vand, 7,5 Sm N. 68° Ø. fra Dolgaga Lys- og Klokketønde. Paa Masten, der er over Vandet, hejses et Flag eller en hvid Lanterne. 46° 51' N. Br. 37° 41' Ø. Lgd.

2686. Lystøndes Beliggenhed, Tripolis. Lystønden, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser, ved Tripolis, ligger 1,5 Sm N. 58° Ø. fra Fort Spanish og N. 2° V. fra Sultauerens Grave. Tripolis: 32° 54' N. Br. 13° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2624. Kjøbenhavn 1911.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwih Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2635. Fyrskib erstattes midlertidigt af Lys- og Fløjetønde. »Vylc, Nordseen. Den 13de December 1911 eller saalremt Vejrforholdene forhindrer det, da saarest muligt derefter, udlægges midlertidigt en hvid Lys- og Fløjetønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser c. hver 7½ Sek., Lys c. 5 Sek., Mørke c. 2½ Sek., paa Fyrskibet »Vylc«s Plads. Lysevne og Synsvidde: 6 Sm. 55° 23' (38") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180 og 245. Danske Løds, Side 91. Fyr-Fort, Nr. 29.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2443. Kjøbenhavn 1911.)

2636. »Thyborøn Lys- og Fløjetønde atter tændt, Nordseen. »Thyborøn« Lys- og Fløjetønde er atter tændt. 56° 42' (35") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2560. Kjøbenhavn 1911.)

2637. »Odense-Fjord« Klokketønde atter paa Station. Fyen N. Kattegat. »Odense-Fjord« Klokketønde er atter paa Station. 55° 32' (24") N. Br. 10° 33' (51") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2562. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2638. Lysvinkel forandret, Utlångan Fyr, Sverrig. Samtidig med Forandringen af Utlångan Fyr bliver den V.-lige hvide Lysvinkel forandret saaledes, at den nu lyser fra S. 49° V. til N. 68° V. S. om Esten Klokketønde. De øvrige Lysvinkler uforandret. 56° 00' 50" N. Br. 15° 47' 28" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2511. Kjøbenhavn 1911.)

2639. Grunde, Paskallavik, Kalmarsund. Dybden paa Yttergrund er kun 2, m. 57° 11' 18" N. Br. 16° 31' 16" Ø. Lgd. Følgende Grunde er fundet: 1) En Grund med 2 m Vand. 57° 11' 13" N. Br. 16° 30' 40" Ø. Lgd. 2) En Grund med 2 m Vand. 57° 10' 32" N. Br. 16° 29' 33" Ø. Lgd. 3) En Grund med 1,5 m Vand. 57° 10' 25" N. Br. 16° 29' 21" Ø. Lgd. 4) En Grund med 1,5 m Vand. 57° 09' 33" N. Br. 16° 29' 09" Ø. Lgd.

2640. Sømærke udlagt, Fjårdhålan Fyr ØSØ, Jungfrufrjården Stockholm, Skærgaard. Stagen, c. 100 m ØSØ. fra Fjårdhålorna Ø.-ligste Skær, er udlagt. 59° 09' 22" N. Br. 18° 33' 37" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2383. Kjøbenhavn 1911.)

2641. Belysning forandret, Gäfle, Engeltofta Fyr. skal forandres til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 60° 42' 21" N. Br. 17° 14' 42" Ø. Lgd. Nydal Fyr skal forandres til et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 1 Sek. 60° 42' 32" N. Br. 17° 15' 12" Ø. Lgd.

Naar Djuphængsgrunden, 60° 43' 30" N. Br. 17° 18' 45" Ø. Lgd., og Trindelen, 60° 44' 00" N. Br. 17° 19' 37" Ø. Lgd., Lystønder udlægges til Føraaret, er de forandret til at vise hvidt, fast Lys.

2642. Fyrskibet »Helsingkallan« inddraget, Bottniske Bugt, Finland. Fyrskibet »Helsingkallan« er inddraget. 63° 36' 45" N. Br. 21° 49' 15" Ø. Lgd.

2643. Sømærker permanent inddraget, Abo Distrikt, Bottniske Bugt. Følgende Sømærker er permanent inddraget: 1) Kuiva, 60° 22' N. Br. 21° 43' Ø. Lgd. 2) Palvan Kirjava, 60° 28' N. Br. 21° 38' Ø. Lgd. 3) Palvan Korkea, 60° 28' N. Br. 21° 38' Ø. Lgd.

2644. Fyr forandret, Degerby, Tøndes Beliggenhed, Rundenberg Banke, Alands Distrikt, Bottniske Bugt. I Degerby Fyr er indsat en Lysvinkel, der viser rødt Et-Lyn fra N. 33° Ø. til N. 60° Ø., i øvrigt er Fyret uforandret. 60° 02' N. Br. 20° 23' Ø. Lgd.

Den hvide Spiritønde med sort, nedadvendt Kost ved Rundtønder Banker ligger paa 60° 02' 37" N. Br. 20° 24' 05" Ø. Lgd. i Følge russisk Kort Nr. 675.

2645. Grund almærket. Batsund. Finske Bugt. Paa V.-Siden af 3. m Grunden i Farvandet V. for Batsund er i 8. m Vand udlagt en hvid-sort Spiritønde med 1 sort, nedadvendt Kost over 1 sort, opadvendt Kost. 59° 57' 30" N. Br. 23° 49' 45" Ø. Lgd. (russisk Kort Nr. 1367). 59° 57' 30" N. Br. 23° 48' 24" Ø. Lgd. (russisk Kort Nr. 150).

2646. Steinhjaja Lystønde slukket. Finske Bugt. Rusland. Steinhjaja Lystønde er slukket. Lystønden vil blive inddraget og en rød Spiritønde skal udlægges som Vintersmærke. 60° 10' N. Br. 28° 20' 5" Ø. Lgd.

2647. Vrag almærket. Tønde paa Station. Gabelsfjæll. Kieler Fjord. Tyskland. Vraget af 2-Masteren »Nymphen» ligger i c. 12 m Vand, der er 7. m over Skroget. Masterne er over Vandet. N. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde med N.-lig Topbetegnelse, der viser Grant Lys med En-Fornørkelse hver 6 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 1 Sek. 54° 27' N. Br. 10° 21' Ø. Lgd.

Gabelsfjæll Ø-lige Tønde er atter paa Station, den ligger paa 54° 31' 26" N. Br. 10° 21' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2583. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2648. Vrag. Nordsøen. En Mast e. ½ m over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag, er observeret paa 52° 55' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd.

Den 23de November 1911 er Vraget af et Fiskerfartøj med Dækket under Vandet observeret 3 Sm SV. t. V. ½ V. fra »Schouwenbank« Fyrskib. 51° 45' N. Br. 3° 22' Ø. Lgd.

C. 15 Sm S. ¼ V. fra »Haaaks« Fyrskib er 52° 43' N. Br. 4° 14' Ø. Lgd. der sandsynligvis var fast i et Vrag, observeret 4 m over Vandet, paa e. 52° 43' N. Br. 4° 14' Ø. Lgd.

2649. Drivende Skive. Elben. Tyskland. C. 3 Sm VNV. fra Fyrskibet »Elbe I« er observeret ved en drivende Skive. Fyrskibet »Elbe I«: 54° 00' N. Br. 8° 15' Ø. Lgd.

2650. Fyr forandret. Köhlfleth Ø. Elben. Det hvide Fyr med Fornørkelser, der har været tændt i Stedet for de to hvide Fyr paa Due d'Alben ved Fagetsund, er forandret til et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 4 Sm. 53° 32' 30" N. Br. 9° 53' 51" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2236. Kjøbenhavn 1910.)

2651. Fyr forandret. Wangerooz. Jæle. I den nærmeste Fremtid forandres Wangerooz Fyr saaledes, at det kommer til at vise Tre-Lyn fra N. 80° Ø. til S. 82° Ø. hvidt, fast Lys derfra til S. 68° Ø. hvidt Fem-Lyn derfra til S. 41° Ø. I øvrigt uforandret. 53° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2088. Kjøbenhavn 1911.)

2652. Tønde ombyttet med Lystønde. Hund Nord. Doelgezt. Ems. Holland. Hund Nord (Buiten-Hond) Baakelønde er nu ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelser hver 8 Sek. (Ikke som tidligere angivet hver 4 Sek.). Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek. 53° 26' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2529. Kjøbenhavn 1911.)

2653. Tønde ombyttet. Schuitengat. Zeegat van Terschelling. Den sorte Vager med afkortet Kægle i Schuitengat er ombyttet med en rød Vager med Ballon. 53° 19' 41" N. Br. 5° 09' 10" Ø. Lgd.

2654. Oplysning om Radiotelegraf-Stationer. Fyrskibene »Haaaks« og »Maass«. Fra 1ste December 1911 udvides Radiotelegrafstationen paa Fyrskibene »Haaaks«, 52° 58' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd., og »Maass«, 52° 01' N. Br. 3° 53' Ø. Lgd., saaledes, at Telegrammer ogsaa modtages til Skibene, der ikke er forsynet med Radiotelegrafapparat. Telegrammerne vil blive sendt til Skibene pr. Signalfar, naar de kommer i Sigte fra Fyrskibene.

2655. Oplysning om Fyr. Kamper-Ketel. Zinderzee. Fyrtyngningen til Kamper-Ketel S.-Molefy er nu Indlært. Fyret er atter tændt og det midlertidige Fyr er slukket. 52° 35' N. Br. 3° 46' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1551. Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2656. Baake nedlagt. La Fosse. Goulat de Fromantine. Fankrig. Den V.-lige, sorte Baake med firkanteret Topbetegnelse, paa Klitterne paa Pointe de la Fosse, er nedlagt. 46° 53' 58" N. Br. 2° 09' 13" V. Lgd.

2657. Sømærke forandret. Piedra Pego. Ria de Vigo. Spanien V.-Kyst. Piedra Pego

Baake er ombyttet med et sort, konisk Taarn med sort Cylinder paa Toppen. Ria de Vigo: 42° 15' N. Br. 8° 45' V. Lgd.

2658. Sømærke forandret. Piedra Baiña. Ria de Bayona. Spanien V.-Kyst. Piedra Baiña Baake er ombyttet med et sort og rødt vandret stribet, konisk Taarn med en rød Kugle paa Toppen. Ria de Bayona: 42° 08' N. Br. 8° 50' V. Lgd.

2659. Fyr tændt. Bay of Exploits. Newfoundland NØ.-Kyst. Ved Sergeants Cove Head er tændt et hvidt Lyfyr, der viser Tre-Lyn hver 15 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 2,6 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 2,6 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 8,4 Sek. Hvidt og rødt, lodret stribet Taarn. 49° 31' 20" N. Br. 55° 06' 40" V. Lgd.

Paa NV.-Pynten af Upper Black Island er tændt et hvidt, fast Fyr. 49° 24' 55" N. Br. 55° 07' 40" V. Lgd.

Paa Gabbage Harbour Head er tændt et hvidt Fyr med En-Fornørkelser hver 7½ Sek., Lys 6½ Sek., Mørke 1½ Sek. 49° 19' 55" N. Br. 55° 11' 45" V. Lgd.

2660. Fyr uregelmæssigt. Galantry Head (Tête de Galantry). St. Pierre Island (Iles Saint-Pierre et Miquelon). Newfoundland S.-Kyst. Galantry Head Fyr brænder uregelmæssigt. Hele Perioden varer kun 44 Sek. i Stedet for 60 Sek. Mørkeperioderne er kortere end de normale og det røde Blink ses kun i 15 Sm Afstand. 46° 45' 42" N. Br. 56° 09' 35" V. Lgd.

2661. Taagesignal gives. Grand River Wharf. Gaspe Coast. Gulf of St. Lawrence. Canada. Ved Grand River Wharf Fyr ringes med Klokke som Star paa Dampers Taagesignal. 48° 24' 19" N. Br. 64° 28' 11" V. Lgd.

2662. Fyr nedlægges. Cape St. Lawrence. Cape Breton Island N.-Kyst. Den 1ste Januar 1912 nedlægges Cape St. Lawrence have Fyr. 47° 02' 55" N. Br. 60° 35' 10" V. Lgd.

2663. Taagesignal gives. Redman Head. Little Liscomb Harbour. Nova Scotia SØ.-Kyst. Ved Redman Head Fyr gives, med Haandkraft, Taagesignal med Horn som Star paa Dampers Taagesignal. 45° 00' 47" N. Br. 61° 57' 02" V. Lgd.

2664. Fyrskib atter udlagt. Lurcheer Shoal. Bay of Fundy. Nova Scotia V.-Kyst. Lurcheer Shoal Fyrskib er atter udlagt. 48° 49' 32" N. Br. 66° 32' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1764. Kjøbenhavn 1911.)

2665. Underrandsklokke nedlagt. Great Round Shoal Channel. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Underrandsklokken paa Great Round Shoal Channel Entrance Lys-Flygte- og Underrandsklokketønde GRS er permanent nedlagt. 41° 26' 45" N. Br. 69° 43' 22" V. Lgd.

2666. Taagesignal forandret. Castle Hill Fyr. Eastern Passage. Narragansett Bay. Rhode Island. Ontrent den 10de December 1911 forandres Taagesignalet med Klokke ved Castle Hill Fyr til To-Slag hver 20 Sek. 41° 27' 44" N. Br. 71° 21' 48" V. Lgd.

2667. Vrag borttaget. Ambrose Channel Fyrskib NØ. New York Lower Bay. Vraget af Skonnerten »Gartfield White«, e. 7 Sm NØ, for Fyrskibet »Ambrose Channel« Nr. 87, er borttaget og Lystønden inddraget. 40° 32' 35" N. Br. 73° 43' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1720. Kjøbenhavn 1910.)

2668. Afmærkning forandret. Delaware Bay. Ontrent den 2den December 1911 foretages følgende Forandringer:

1) Joe Flogger Shoal Tønde 11 flyttes e. 1920 m S. 62½° Ø. i og udlægges i 9 m Vand, S. 27½° V. fra Egg Island Fyr og S. 30° Ø. fra Elbow of Cross Ledge Fyr. 2) Joe Flogger Shoal Tønde 11 A vil blive en Stumtønde, der flyttes e. ¾ Sm N. 17° Ø. i og udlægges i 9 m Vand, henholdsvis S. 63½° V. og S. 28½° Ø. fra samme Punkter. 3) Joe Flogger Shoal Tønde 11 B vil blive en Stumtønde, der flyttes e. 460 m S. 84½° Ø. i og udlægges i 9 m Vand, henholdsvis S. 72½° Ø. og S. 34½° Ø. fra samme Punkter. Egg Island Fyr: 39° 10' 44" N. Br. 75° 08' 13" V. Lgd.

2669. Fyr forandret. Cloppank River. Chesapeake Bay. Ontrent den 1ste December 1911 indskrænktes 2 røde Lysvinkler i Cloppank River Fyr, den ene skal vise fra N. 7° Ø. til N. 19° Ø. og den anden fra S. 44° Ø. til S. 15° Ø. 38° 39' 21" N. Br. 76° 11' 06" V. Lgd.

2670. Fyr forandret. Drum Point. Patuxent River. Chesapeake Bay. Ontrent den 1ste December 1911 forandres Drum Point Fyr til et hvidt og rødt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 83° V. til N. 24° V., rødt Lys derfra til N. 59° Ø., hvidt Lys derfra til S. 86° Ø., rødt Lys derfra til S. 10° V., hvidt Lys derfra til S. 75° V., rødt Lys derfra til N. 89° V. 38° 19' 10" N. Br. 76° 25' 16" V. Lgd.

2671. Uddykning. Hampton Roads og Elizabeth River. Chesapeake Bay. I Elizabeth River, N. for Middle Ground og Ø. for Thimble Shoal, udkøbes Uddykningsarbejder. Tønder og Skager, hvorfra der om Natten vises hvidt Lys, er udlagt. Hampton Roads: 36° 57' N. Br. 76° 29' V. Lgd.

2672. Midlertidige Fyr slukket. Hog Island Channel. Charleston Harbor. South Carolina. I Hog Island Channel er de 2 røde, midlertidige Fyr Mount Pleasant Nr. 2 og 4 slukket. 32° 46' N. Br. 79° 52' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2230. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N-lige-Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2687. Oplysning om Fyr. La Roche aux Sorciers. Ile Saint-Marie. Madagascar Ø-Kyst.
 La Roche aux Sorciers hvide og grønne, faste Fyr viser grønt Lys fra S. 20° Ø. gennem S. til S. 50° V., hvidt Lys derfra gennem V. og N. til N. 50° Ø. Flammens Højde: 16 m. Lysevne: 10 Sm. 16° 59' 10" S. Br. 49° 51' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2847. Kjøbenhavn 1910.)

Bekendtgørelser m. m.

2688. Karantænestemmelser. Færene. — Af italienske Havne er kun Genua, Livorno, Neapel Caserta, Salerno, Bari, Palermo, Messina og Catania, af Tyrkiske Havne kun Konstantinopel Saloniki erklæret smittet af Kolera. Byen Tunis er erklæret kolerasmittet. Spanien. — Tanger er erklæret pestfri. Tunis. — Byerne Neapel og Genua, samt Provinserne Alexandria, Aquila, Campobasso, Caserta, Chieta og Trapani er erklæret kolerafri.

Kort, Færlandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.
 Koets eller Bogs Nr. England, Oktober 1911.
 R 2544 South America. — Rio de la Plata.
 R 1749 South America. — Monte Video to Buenos Aires.
 R 802 Indian Ocean. — Islands in the Southern Indian ocean.
 T Revised Supplement to Africa Pilot, Part III, 1905. Holland.
 R 61 Noord- en Noordoostkust Banka. 1 : 200 000. met plan Klabat-baai. 1 : 50 000. Pris f. 1.50.
 T Verbeterblad voor Ned. krt. No. 205. Noordzee. Zeegaten van Vlieland, Terschelling en Ameland. 1 : 50 000.
 T Verbeterblad voor Ned. krt. No. 207. Noordzee. Monden van de Eems. 1 : 50 000. Disse 2 sidstnævnte faas gratis hos Gebr.s van Cleef, Spui 28 a, s-Gravenhage.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Novbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	108—	107 ^{3/4}	107 ^{1/4}
Danmark	84 ^{3/4}	84 ^{1/4}	85
Norden	96 ^{1/4}	— ^{1/2}	96 ^{1/2}
København			
Carl	94 ^{1/4}	93 ^{3/4}	94 ^{1/4}
Dannebrog		93 ^{1/2}	94 ^{1/2}
Skjold		79 ^{1/4}	80
Urania		10	15
Union			
Dampsk. af 1896		93	95
Højndal	110	— ^{1/4}	104 ^{1/2}
Østasiatiske	140 ^{3/4}	—141	140 ^{3/4}
Østersøen			
Nordøen			
Gorm		96	97
Torm		91 ^{1/2}	92 ^{1/2}
Inga			
Cimbria		82	84
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		10	14
Forenede Bugser-Selskab		6	
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	55 ^{1/2}	55 ^{1/4}	55 ^{1/2}
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ^{1/2} % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ^{1/2} % uops. Stats		92 ^{3/4}	94 ^{1/2}
3 ^{1/2} % Husejer Kreditk.		86 ^{1/2}	87
3 ^{1/2} % Købhvns Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie..		94 ^{3/4}	95
4% — — — 1.		96	97
3 ^{1/2} % Østift. Kreditf.		89 ^{1/2}	91 ^{1/2}
4% — — —		87 ^{1/2}	88
3 ^{1/2} % Landkreditk.		89 ^{3/4}	90 ^{3/4}
4% Østift. Kreditf.		94 ^{1/2}	94 ^{3/4}

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		147 ^{1/4}	147 ^{3/4}
Privatbank		114	114 ^{1/4}
Landmandsbank	143— ^{1/4}	143	143 ^{1/4}
Håndelsbank		143 ^{1/4}	143 ^{3/4}
Grundejerbank		20 ^{1/4}	20 ^{1/2}
Burm. & Wain	99—	99 ^{3/4}	99 ^{1/2}
Helsingørs Jærnsk.		84 ^{1/2}	85
Sukkerfabr.	269 ^{1/2}	— ^{1/4}	269 ^{3/4}
Bryggeri Aktier	187 ^{1/4}	—	187

Vekselkurser d. 29. November 1911.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.19	18.15
Paris	72.25	
Amsterdam	150.65	
Wien	75.70	

Notering paa Berlins Børs d. 29. November 1911.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	92.00
3 ^{3/10} % — Boden Kredit	89.40
5% Mexikanske 1899	
5% Rumænske Stats	100.80
4% — — 1890	95.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 508,000, „Danmark“ 22,000, „Norden“ 24,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 52,000, „Dampsk. af 1896“ 26,000, „Højndal“ 12,000, „Neptun“ 104,000, „Dansk-russisk“ 78,000, „Østasiatisk“ 182,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

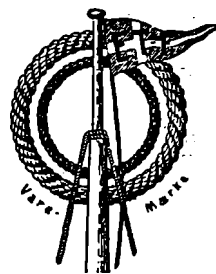
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvar(al, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 94.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 5. December 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplad 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
Skibsmægler.
Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.
Telegramadr.: „Severin“. (H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provincesbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 610.

C. G. WARBURG.
Consulterende Ingeniør & Havari Expert.
Tilslut med Reparationer og Nybygninger i Storbritanien.

Telegram-Adr.: **WARBURG OF LONDON**
Post-Adr.: Lloyd, Royal Exchange, London E. C.
Privat: 4 Smyrna. Mansions. West Hampstead. London. N. W.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueraksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Marstal

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren. Bestyrelsen.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Julius Ott Internationale Agentur

Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mndl.

Nærmere ved

Vilh. Rasch,

Forstander.

Levering af Skærver, Søsten og Sten fra Stenbrud.

1985 Kubikmeter Granit-skærver og 1100 Kubikmeter Søsten eller Sten fra et Stenbrud til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier i Henhold til Fortegnelse og Betingelser, der udleveres paa Amtsvejvæsenets Kontor, Østerbrøgdagade 5⁴, hvor skriftlige Tilbud indgives inden 9. Decbr. Kl. 12. Amtsvejinspektøren.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Marstal Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Dampskib købes.

Vi ønske at købe en god Baad lastende ca. 1200 dw. incl. Bunkers.

Damperen maa lige have passeret Surwey, have gode Kedler og være vel egnet til Kul- og Træfart.

Carl Hansen & Søn, Vejle.

Telefon 62 & 304. — Telegram-Adr.: „HANSEN“, Vejle.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,

Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,

Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere.

Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse

om

Dampskibsbesigtelse.

Ifølge Lov 13de Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer § 17, jfr. Lov 3die Januar 1911, skal der for Kjøbenhavn beskikkes 4 sagkyndige Mænd til fra 1ste Januar 1912 at foretage de i Loven omhandlede Syn over saadanne Fartøjer. Af de 4 Mænd skal 1 være søkyndig, 1 skibsbygningskyndig og 2 maskinkyndige.

Udnævnelsen sker af Ministeren for Handel og Søfart for 4 Aar ad Gangen efter Indstilling af Sø- og Handelsretten, der bringer 3 Personer i Forslag til hver af de 4 Pladser. Der vil derhos paa samme Maade være at beskikke en eller flere Stedfortrædere for hver Synsmand til i paakommende Tilfælde at udføre Forretningen i hans Sted.

Ansøgninger om at komme i Betragtning ved Rettens Indstilling om Beskikkelsen for Aarene 1912 til 1916 vil være at indgive til Rettens Formand inden den 8de December 1911 Kl. 1.

Paa Rettens Juslitskontor afhentes Skemaer til Ansøgningerne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 29. November 1911.

Kjøbenhavn, den 5. December 1911.

Forslaget om Ændringer i Lov om Lods-væsnets. Af den nu modtagne »Rigsdagstidende« fremgaar, at Marineministeren ved Forelæggelsen af nævnte Lovforslag i Folketingets Møde den 22. f. M. har udtalt blandt andet følgende: »Fra forskellige Sider er der rejst Krav, som jeg ikke har fundet det formaalstjenligt at optage i det Lovforslag, som jeg herved har den Ære at fremsætte for Tinget. Der er navnlig forskellige Ønsker, som har været forebragt af Skibsredere, der har ønsket ny Bugseringsbestemmelser optaget i Loven, men det har ikke været muligt at tilvejebringe Overensstemmelse mellem de Krav, som stilles fra Skibsredernes Side, og de Krav, som fastholdes fra Lodsernes Side. Og det er mig klart, at dersom der foregaar betydelige Nedsættelser med Hensyn til Betaling for Bugsering, vil det kunne medføre Krav fra Lodserne om Refusion hos Statskassen. Jeg har ladet foretage statistiske Opgørelser over, hvad der vil resultere af de Fordringer, som stilles af Skibsrederne, og saa vidt jeg skønner, vil det efter de Regler, som har været gældende hidtil, og under Hensyn til de Forandringer, der foreslaas, medføre en Nedgang for Lodserne af omtrent 17,000 Kr. om Aaret. Men naar jeg ser hen til, hvem denne Nedsættelse særlig vil komme til Gode, viser det sig, at det er de udenlandske Skibsredere, der vil høste den største Fordel af en saadan Ordning. Det Spørgsmaal er et gammelt Stridsspørgsmaal, og jeg har ikke fundet det rigtigt at optage det i Loven, da det kan forvolde Vanskeligheder med Hensyn til Lovens Gennemførelse. Men det er en Selvfølge, at jeg gerne vil drøfte dette Spørgsmaal med det Udvalg, som eventuelt vil blive nedsat om denne Sag.«

Det til Behandling af Lovforslaget nedsatte Udvalg kom til at bestaa af følgende elleve Medlemmer: J. Frederiksen, R. Nielsen (Præstø Amts 4. Valgkreds), C. Sørensen, Slebsager, Kierkegaard, Birch, Christian Rasmussen, Hyller, J. Andersen, Povlsen og Johan Knudsen.

Vi har modtaget følgende:

Signaler for Redningsvæsnet. At den for faa Aar siden oprettede Strandvagt har vundet almindelig Anerkendelse, skønt den koster en pæn lille Sum paa Statens Budget, indrømmes nu fra mange Sider, og det fremhæves, at den er et nyttigt Led under vort Redningsvæsen. Det omtales endvidere som en god Foranstaltning, at Strandvagten altid medfører et Blaaly, som antændes, saa snart Nødblus fra et Skib observeres, og at Raketter opsendes. Saadanne Signaler om Natten gør selvfølgelig deres Nytte; men burde der ikke ogsaa om Dagen være Signaler ved hver Redningsstation, som paa en iøjnefaldende Maade, f. Eks. ved Ophejsning af et stort Brædt eller en Ballon i Baakerne eller fra et andet Punkt paa et højtliggende Sted, gav Tegnet til strandede Skibes Besætning om, at Hjælp kan faas? Muligvis kunde man paa den Maade tillige forhindre, at de i Nød værende Søfolk forlader deres Skib forinden i egne Baade, hvad jo i Almindelighed har været den visse Død for de fleste, som har søgt Frelse ad den Vej. Mere praktiske Mænd kan maaske paapege bedre Signaler i det antydede Tilfælde end her af mig foreslaaet. I saa Fald haaber jeg, at disse Mænd vil tage til Orde derfor her i Bladet. Det er ved disse Linjer kun min Hensigt at henlede Opmærksomheden paa, at det i flere Tilfælde vil være til Gavn, om vi under vort ellers saa velordnede Redningsvæsen kunde faa indført Signaler om Dagen i Lighed med de, Strandvagten anvender om Natten.

Fanø, i November 1911.

P. Klemmensen Pedersen.

Vi har modtaget følgende:

Traadløs Telegrafering. Gennem Aviserne er der i den senere Tid udtalt Ønskeligheden af at faa oprettet en Station for traadløs Telegrafering i Esbjerg, idet der gøres gældende, at Radio-Telegrafstationen paa Blaavandshuk kun er til Nytte for Fyr- og Redningsvæsnet, men ikke aaben for almindelig Benyttelse. Da Stationen paa Blaavandshuk jo kan modtage samtlige Radio-Telegrammer, der nu afsendes fra den Del af Nordsoen, og som eventuelt ogsaa vilde naa en Station i Esbjerg, tør man maaske snarere forvente, at Stationen ved Blaavandshuk bliver aaben for almindelig Benyttelse for traadløs Telegrafering, foreløbig for et Aar. Vi lever jo i en Tid, hvor man bør udnytte enhver Hjælp og Støtte i Menneskehedens og Søfartens Tjeneste, ogsaa den omtalte traadløse Telegrafering.

Observerator.

The Baltic and White Sea Conference. Ved et i disse Dage i Hamburg af denne internationale Skibsreder-Sammenslutning afholdt Bestyrelsesmøde, blev det enstemmigt vedtaget at foretage de nødvendige Skridt til Etablering af et Samarbejde med de kontinentale og britiske Protection- og Indemnity-Klubber og andre Skibsrederforeninger, for Dannelsen af en Komité i Forbindelse med The Baltic and White Sea Conference med det Formaal for Øje at forhedre og søge tilvejebragt ensartede Skibsdokumenter.

Delegerede fra de kontinentale Klubber var til Stede og lovede at støtte Planen.

Hensigten er, at den ny Komités Arbejde skal tjene til Fuldstændiggørelsen af det store Arbejde, som allerede er udført i saa Henseende af The Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Afskedigelse. Under den 30. November er Skibsmaaler i Kjøbenhavn A. E. Brammer efter Ansøgning afskediget i Naade og med Pension fra 1. Januar.

I Skibsmaaler Brammer, der har trukket sig tilbage paa Grund af Alder, har Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet mistet en samvittighedsfuld og veltjent Embedsmand, hvis Virksomhed har vundet ham udelte Anerkendelse og Tillid hos Skibsfarten.

Ledigt Embede. Embedet som Skibsmaaler i Kjøbenhavn er opslaaet ledigt den 1. December. Ansøgningsfristen udløber den 14. December.

Embedet, der vil være at besætte fra den 1. Januar 1912 at regne, lønnes med 3,300 Kr. aarlig, stigende hvert 5. Aar med 250 Kr., indtil 4,200 Kr.

Ansøgninger stiledes til Kongen, indsendes til Ministeriet for Handel og Søfart.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 2. December:

Svenske Farvande.

Hudiksvall. Til Søs og ind til Batteriodden: isfrit. Hudiksvallsfjorden: tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Søn: isfri. Revirets Vestside: Drivis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Ministeriet for Handel og Søfart. Under den 30. November er konstitueret Fuldmægtig i Ministeriet for Handel- og Søfart G. A. Arendrup udnævnt til Fuldmægtig i bemeldte Ministerium fra 1. December d. A. at regne.

Marineministeriet meddeler, at det har modtaget Telegram fra Marineamt i Berlin om, at en Kutter er sunket 7 Sm. Nord $\frac{1}{2}$ Vest for Swinemünde Mole. Vraget vil blive eftersøgt og afmærket.

Fyrvæsnet. Marineministeriet meddeler: Kobbergrund Fyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

Traadløse Telegrafstationer. I Cadix, Barcelona og Las Palmas er den 27. f. M. aabnet Stationer for traadløs Telegrafi. En Station i Teneriffe vil ligeledes snart blive aabnet. (»Shipp.Gaz.«.)

Sømændenes Forbund og De samvirkende Fagforbund. Sømændenes Forbund har vedtaget at udmelde sig af De samvirkende Fagforbund fra 1. Juni 1912. Aarsagen til denne Udmeldelse er Misfornøjelse med den i Sommer afsluttede Overenskomst mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Sømændenes Forbund.

International Søforsikrings-Konference. Den 28. f. M. traadte Medlemmerne af nævnte Konference sammen til Møde i Paris. Man vedtog blandt andet i Følge »Hamb. Corr.« at reorganisere Foreningen.

Dieselmotorskibe.

Det første danske Dieselmotorskib, som bygges til Østasiatisk Kompagni hos Burmeister & Wain, er den 4. November 1911 sat i Vandet paa Refshaleøen.

Nogle faa Oplysninger om denne ny Skibstype vil uden Tvivl være af Interesse for dette Blads Læsere.

Det ny Dieselmotorskib »Selandia« er et stort Passager- og Fragskib paa c. 7,000 Tons Dødvægt og er bygget til Britisk Lloyds højeste Klasse. Længden er 370' 0", Bredden 53' 0", Dybden 30' 0". Maskineriet bestaar af to Hovedmotorer hver paa 8 Cylindre og bygget efter 4-Takts Systemet. Den samlede Hestkraft er c. 2,500 I. H. K. Hjælpe-maskineriet, saavel i Maskinen som paa Dækket, drives med Elektricitet. To Hjælpe-motorer, hver paa 250 I. H. K., driver Dynamoerne.

Denne Baad, som nu nærmer sig sin Fuldendelse, er imidlertid ikke det første Dieselskib, om end det er det største, som i Øjeblikket flyder paa Vandet.

Tankbaaden »Neptunus«, bygget i Holland i 1910, og den engelske Lastbaad »Toiler«, bygget i 1910 hos Swan Hunter & Wigh. Richardson i Newcastle, har begge allerede gjort flere Rejser med tilfredsstillende Resultater.

»Neptunus«, som ejes af The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. i London, er en Tankbaad paa c. 1,000 Tons Dødvægt. Længden er 196' 0", Bredden er 37' 9", Dybden 13' 3". Den drives af én 4-Takts 6 cylindret Dieselmaskine paa 600 I. H. K., bygget af Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegenmaterial, Amsterdam. Den har for nylig gjort en Rejse fra Rotterdam til Stock-

holm og tilbage med en Oljelast paa 1,000 Tons. Den største Fart paa Udrejsen var 8,5 Knob, og det samlede Forbrug af Olje var 7,384 $\frac{1}{2}$ Kg. Den største Fart paa Hjemrejsen var 8,9 Knob med et samlet Forbrug af 7,284 Kg. Dette bliver altsaa omtrent 1 Ton Olje pr. 100 Kvartmil. Da Prisen for Olje var c. 37,5 Kroner, kan Baaden altsaa drives omtrent 50 pCt. billigere end et Dampskib af tilsvarende Størrelse og Egenskaber, bortset fra den yderligere Besparelse i Mandskab. Senere har den foretaget en Rejse fra London til Sortehavet og tilbage igen. Rejsen forløb i høj Grad tilfredsstillende, og Maskinen arbejdede uden at stoppe. Brændselsforbruget og Farten var paa det nærmeste som paa Rejsen til Stockholm.

»Toiler«, en Lastbaad paa c. 2,700 Tons Dødvægt, som for Fremtiden skal sejle paa de store Søer i Amerika, og som derfor er bygget som de amerikanske »lakesteamers« med Maskineriet helt agter, har, efter at have gjort nogle kortere Rejser i Nordsøen og Kanalen for Byggenes Regning, sejlet over Atlanterhavet uden Uheld, i Øjeblikket det længste Stræk et Dieselskib endnu har sejlet uden at stoppe. Paa de indledende Rejser her i europæiske Farvande var Farten c. 8 Knob og Forbruget af Olje c. 0,2 Kg. pr. I. H. K. pr. Time. Skibets Dimensioner er: Længde 248' 0". Bredden 42' 6", Dybde 19' 0". Maskineriet bestaar af to Polar-Dieselmotorer paa hver 200 I. H. K. med c. 250 Omdrejninger. Motorerne er bygget i Stockholm og er hver paa 4 Cylindre og af 2-Takts Principet.

Hjælpe-maskineriet er i denne Baad drevet med komprimeret Luft.

De mest fremtrædende Fordele ved den ny Skibstype i Sammenligning med Dampskibene er følgende:

1) Da Dieselmotoren kun fordrer c. 0,4 lb. Olje pr. Hestkraft pr. Time, bliver Skibets Brændselsforraad betydeligt ringere end et Dampskibs for tilsvarende Distance, og Dampskibet kan altsaa ikke føre saa meget »betalende« Dødvægt som Dieselskibet. Medens f. Eks. en almindelig Lastdamper paa c. 6,000 Tons Dødvægt maa ofre mindst c. 600 Tons heraf til Bunker, behøver Dieselskibet kun at ofre c. 150 Tons for den samme Rejse og kan saaledes tage c. 450 Tons mere »betalende« Last end Dampskibet.

2) Som ovenfor nævnt er Forbruget af Brændsel (Olje) pr. indiceret Hestkraft-Time kun c. 0,4 lb. i Mod-sætning til Kulforbruget i en Damper, der, selv i de bedste Tilfælde, sjældent kommer under 1,4 lb. pr. Hestkraft-Time. En Dieselmotor bruger altsaa c. 3 $\frac{1}{2}$ Gang saa lidt, og selv om Prisen paa Olje i Øjeblikket er omtrent dobbelt saa dyr som Prisen paa Kul, saa er der dog paa dette Punkt en meget betydelig Besparelse.

3) Medens Dampmaskinen fordrer flere Timers Varsel for at være sejlklar, kan Dieselskibet uden forud-gaaende »Opfyring« sejle med faa Minutters Varsel. En væsentlig Del af det Brændsel, som i Dampskibene bruges »i Havn«, vil derfor spares i Dieselskibene.

4) Dieselmaskineriet fordrer mindre Plads end Dampmaskinen med sine Kedler og Fyrplads, og der kan saaledes indvindes nyttigt Laderum til Last.

5) Dieselmaskineriet vejer mindre end Dampmaskineriet, og her vil sikkert i Fremtiden kunne indvindes betydeligt mere end i Øjeblikket til »betalende« Dødvægt.

6) Da Brændslet, Olje, kan føres i Skibets Bundtanke, indvindes i alt Fald den største Part af den Del af Skibet, som i Dampskibe maa afgives til permanente Bunker, til nyttigt Lastrum.

7) Oljefyldning kan foretages hurtigere end Kulfyldningen, og Opholdet i Havn kan herved forkortes.

8) Særligt for Passagerskibe, men forøvrigt for alle Skibe, vil det være en stor Fordel, at den generende Kulfyldning bortfalder, hvorved hele Skibet bliver dækket med Kulstøv, og Opholdet om Bord gøres meget ubehageligt for Passagerer.

9) De store Reparationer i Tanke og Bunker vil

ikke være nødvendige, da Oljen beskytter Tankene, og der ingen Bunker findes.

10) Den Maskinbesætning, som et Dieselmaskineri fordrer, er betydeligt mindre end den, som et Dampanlæg fordrer, idet alle Fyrboderne ikke behøves.

Samlede i faa Ord vil det altsaa sige, at Dieselskibet i Sammenligning med Dampskibet byder: større Bærevne, større Lastrum, billigere Fremdrivning og mindre Besætning. Selvfølgelig faas ikke alle disse Goder gratis, og Prisen for Dieselmaskinerier er ogsaa betydeligt dyrere end for Dampanlæg, ikke mindst paa Grund af det dyre Hjælpemaskineri i Forbindelse med Dieselanlægget, men uden Tvivl vil fremtidig Konkurrence og den naturlige Udvikling med Tiden reducerer Prisforskellen betydeligt.

Der bygges da ogsaa rundt omkring for Øjeblikket adskillige Dieselskibe, det synes, som om den ny Skibstype allerede har vundet mange store Rederiers Tillid.

Hamburg—Amerika Linien bygger to Lastbaade paa 6,500 Tons DW. hos Blohm & Voss i Hamburg.

Hamburg—Sydamerika Linien bygger én Baad paa 6.000 Tons hos Howaldt i Kiel.

Furness, Whity & Co. bygger én Lastbaad paa 3,200 Tons DW. hos Raylton Dixon & Co. Ltd.

»German-American Petroleum Co.« bygger to store Tankbaade, hver paa 7,000 Tons, hos Germania (Krupp) i Kiel og en mindre Tankbaad paa 2,300 Tons hos Reiherstieg Værftet i Hamburg.

»Anglo-Saxon Petroleum Co.«, London, bygger ogsaa en ny Tankbaad.

Endvidere bygges der hos Thornycroft en »Destroyer« til den engelske Flaade.

Det vigtigste Spørgsmaal, som stilles til den ny Skibstype, er naturligvis dette:

Er nu disse Maskiner ogsaa driftssikre? Kan man vente den samme Manøvreedygtighed hos dem, som man i Øjeblikket finder hos Dampmaskinen?

Hertil kan man i Øjeblikket kun svare med at henviser til de to Skibe »Vulcanus« og »Toiler«, som nu allerede har sejlet en Tid lang og begge tilbagelagt lange Rejser i ét Stræk, men selvfølgelig er Erfaringerne endnu meget begrænsede. Imidlertid nærmer den Tid sig stærkt, hvor flere store Dieselskibe skal sættes i Fart, og i Løbet af 1912 vil der sikkert foreligge saa mange Resultater, at disse Maskiner og med dem den ny Skibstype maa siges at have overstaaet de nødvendige Børnesygdomme.

S. H.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Pas paa Stowaways. — Drakoniske Lovbestemmelser.

Den Lovbestemmelse, som Foreningen citerede i sine Bemærkninger i sit sidste Cirkulære, se *Dansk Søfartstidende* Nr. 80 d. A., er taget af den amerikanske Immigrationslov af 1882, der kun angaar Indvandring af Kinesere. Foreningen har haft at gøre med en Sag af denne Art vedrørende et i Foreningen indmeldt Skib, hvor det drejede sig om en paastaet Indsmugling af to Kinesere. Foreningen har herom faaet følgende Rapport:

»Stuerten har været anklaget og er bleven frikendt, fordi Juryen ikke vilde akceptere det Bevis for en hvid Mands Identitet, som alene støttede sig paa Vidnesbyrd af Kinesere. Statsadvokaten er overbevist om, at Stuerten var skyldig, og at Skibets Officerer vidste det, og hvad han fortalte mig, bringer mig til at dele hans Syn paa Sagen. Jeg tror næppe, at Stuerten kunde have gennemført dette, uden at Officererne kendte til det. Det fremgaar endvidere af Sagen, at paa Vejen tilbage fra den Havn, hvor de to Kinesere kom i Land, viste der sig

endnu to Kinesere i Bunkerne; de var kommen op med det samme Skib, men havde været ude af Stand til at gaa i Land. Statsadvokaten er temmelig opbragt over Sagen og vil muligvis gøre et Forsøg i fremtidige Sager paa at faa Skibet konfiskeret. Der synes at være en Forening for Indsmugling af Kinesere, som betaler \$ 500 for hver, saa der er Penge nok at tjene for Skibets Officerer til, at det kan være en Fristelse.«

Foreningens Advokater i New York føjer til, at de i deres sidste Brev henlede Foreningens Opmærksomhed paa den tidligere citerede Lov, hvorefter et Skib kan konfiskeres, naar Kaptajnen med Vidende og Vilje krænker Loven angaaende Import af Kinesere. »Med Henblik paa, at Statsadvokaten i hin Sag nu er tilbøjelig til at gennemføre denne Lovbestemmelse, ønsker Foreningen at indskærpe, at det er absolut nødvendigt for Rederne at gøre alt, hvad de kan, for at stoppe Indsmugling af kinesiske Arbejdere. Da der synes at være en almindelig Sammensværgelse, vil de amerikanske Domstole være rede til at statuere et Eksempel, naar en Sag kan tydelig bevises uden Hensyn til, at dette vilde være meget haardt for Rederen.«

Under disse Omstændigheder finder Foreningen at burde tilraade Redere, som er interesseret i dette Spørgsmaal, fordi de har Skibe i Fart paa Staterne, at de sender en Skrivelse til Kaptajnerne, for at indskærpe dem at føre en nøje Kontrol med, at Kinesere ikke smugles om Bord, da dette i Følge Loven vil kunne medføre Konfiskation af Skibet.

Fragtmarkedet.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen Forandring fra sidste Uge i Retning af tilstrækkelige Fragter og Rater. Danmark udbyder fremdeles flere Byglaster, medens Tyskland er mat paa Laster Vest efter. Syd- og Vestsverig ligger tilfredsstillende med nogle Træ- og Byglaster; Østnorge søger vedvarende flere Sejlere for Træ, men har kun ganske enkelte Islaster. Den fragtledige Tonnage er fremdeles kun lille, saa at der ikke er Mangel paa Beskæftigelse.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret, og særlig betaler Claylaster fra Cornwall gode Rater. Kulfragterne er uforandret 8 à 9 £ pr. Keel, men Tønnen paa enkelte Havne er ikke kort. Foderstofflaster er meget knappe.

Med Hensyn til de mindre Skibe synes Nordtyskland at være noget tilbageholdt; Stralsund gennemførte for Rug 5¾ M., men for Skibe i Størrelsen 80—85 Tons; 100 Tons Skibe refuseres derimod derfra. Colberg noterer 5½ M., Rügenvalde 5½ til 6 M.; Rostock lader ikke til at kunne komme over 4 M., og fra Lübeck meddeles, at der endnu kun er faa Gødningslaster tilbage til Danmark til 4 à 4½ M., men stiller i Udsigt for Oljekager 5 M. De slesvigske Pladser har forholdsvis kun faa Laster i Markedet. Sverig og Norge er lige uforandret siden sidste Beretning. Danmark har fra Provinserne kun lidt af Interesse, bl. a. er det meget smaat med Cementladninger saavel fra Mariager som fra Aalborg. Kjøbenhavn har derimod i sidste Uge været ret fast og sluttede for Soyakager til Horsens, Vejle, Aarhus 15 og 17 Øre, Aabenraa 4 M., Kartofler til Lübeck 3½ M., Raajern Stubekjøbing 14 Øre, Hvede Vejle 13 Øre. Fra nylig ankomne Dampere udbydes Bomuldsfrøkager til sydsvenske og danske Havne samt til Fehmern.

Fra Sø og Land.

Fanø Navigations-skole indstillede til Eksamen i 3die Termin ni Elever, som alle bestod almindelig Styrmandseksamen. Fire Elever indstilledes i forskellige Fag under 2den Afdeling, hvilke ogsaa alle bestod.

En behjertet Skibsfører. En chilensk Damper »Tucapel« forliste sidste Sommer i August Maaned paa den chilenske Kyst, ved hvilken Lejlighed Skibets Kaptajn mistede Livet. En af de Reddede har senere fortalt om Kaptajnens, Collins, heltemodige Optræden ved denne Lejlighed. Han var den eneste engelske Officer om Bord; Skibets øvrige Officerer var Chilenerne. Da Strandingen skete, var han den eneste, som bevarede Aandsnærværelsen og gav Ordre til at sætte Baadene ud. Saasart en Baad var rede, begyndte der en frygtelig Kamp om at komme i den, under hvilken der blev gjort flittig Brug af Knive og Revolvere. Nogle Matroser bad Kaptajnen komme med ned i Baaden, da den var ved at sætte fra, men Collins svarede: Kaptajnen kan ikke redde sig selv, han maa blive ved sit Skib. Straks efter bænfaaldt en ung Pige ham om at redde hende fra at drukne. Kaptajnen svarede intet, men tog sit eget Redningsbælte af og spændte det om hende. Senere blev hun fisket op ganske uskadt. Kaptajn Collins var den sidste, der forlod Skibet, idet han sprang ned i en lille Baad. Da denne var nogle faa Favne fra Land, sank den, og man saa ikke Kaptajnen mere. Han var 60 Aar gammel og havde opholdt sig i Syd-Amerika i tyve Aar.

Skibbrudnes Lidelser. Natten mellem den 9. og 10. Juli — altsaa midt om Vinteren paa den sydlige Halvkugle — strandede det fremastede, tyske Barkskib »Thekla« i Nærheden af Staaten Island, Syd for Ildlandet. Skibet blev Vrag; Redningsbaadene sønder-sloges, og efter en nhyggelig Nat i Rigningen kunde Besætningen tænke paa at komme fra Borde. En Mand blev skyllet over Bord, men det lykkedes den øvrige Besætning, 24 i Tallet, at naa den ugæstnilde Kyst paa Flaader.

Det var kun lykkedes Folkene at føre en Thekedel, en Pande og Tændstikker med sig. Af Vragods tændte de en Hytte sammen, og det lykkedes dem med Knipen at dræbe en Sølvø, der gav dem god Næring tilligemed Muslinger, som de samlede paa Kysten. En barnhjertig Bølge skyllede desuden en Tønde Mel og noget Margarine i Land fra Vraget. De Skibbrudnes Udsigter var, som »Berl. Tgbll.« meddeler, alt andet end gode, Midvinterdage paa den øde Kyst, og stor var Glæden derfor, da en Sejler, der viste sig at være Skibet »Isebeck« fra Hamburg, bemærkede de Skibbrudnes Signaler og sendte en Baad i Land.

Med denne bjergedes ni Mand, men en Storm tvang »Isebeck« til at søge rum Sa. Skibet sejlede til Antafagosta og gav den argentinske Regering Meddelelse om de øvrige Skibbrudne. Disse femten Mand kæmpede nu en haard Kamp for Tilværelsen. De blev syge af den ensformige Kost og gjorde selvstændige Redningsforsøg. Man fandt en lille, daarlig Baad, som man istandsatte nogenlunde, og tre Mand gik om Bord i den for at søge Redning.

Endelig den 7. September viste en argentinsk Regeringsdamper sig ved »Thekla«s Strandingssæd og optog de herværende tolv Skibbrudne, der bragtes til Punta Arenas. Senere blev ogsaa de tre Mand, der var gaaet i den lille Baad, frelst.

At holde Skibe flydende ved Hjælp af komprimeret Luft. Forsøg, som er blevet udført i et amerikansk Krigsskib »North Carolina« i New York skal have vist, at en af Chefen, Kaptajn Marsh indført Metode til at holde Skibe, som har faaet alvorlige Lækager, flydende ved Hjælp af komprimeret Luft, praktisk talt kan gøre dem synkefri. Systemet bestaar i Følge »Standard«s New Yorker Korrespondent i at presse Vandet ud af Skibet ved Hjælp af komprimeret Luft, saaledes at man kan komme til at reparere en Lækage indvendig fra. Der er intet Patent paa Opfindelsen, som er yderst simpel. Søventilerne blev ved det omhandlede Forsøg aabnet, og man lod Vandet fylde et af Skibets vandtætte Rum. Derefter blev der presset komprimeret Luft af tolv Punds Tryk pr. Kvadratomme ind i Rummet gennem en lille Aabning. I Løbet af ti Minutter blev Vandet herved presset ud af Rummet. Samtidig blev komprimeret Luft af svv Punds Tryk presset ind i de omgivende Rum og af tre Punds Tryk i de til disse stødende Rum, hvilket var nødvendigt for at hindre Trykket i det første Rum fra at presse Siderne og Dækket nd.

Kaptajn Marsh udtaler om Forsøget:

»Dette var fuldt ud vellykket. Man har nu en Metode, ved Hjælp af hvilken man kan foretage Reparation af Skroget under Vandlinien paa Undersiden, enten efter en Kollision eller under en Søkamp. Dersom White Star Linien's Damper »Republic« havde haft denne Opfindelse med komprimeret Luft, vilde den ikke være gaaet til Bunds. Den ny Metode vil fremkalde en Ændring i Skibsbjergningsarbejdet. Alt hvad der behøves er at indrette et System af Rør

og Manometre og forbinde dem med et Anlæg for komprimeret Luft. Eilvert Kampskib har allerede et saadant Anlæg for at kunne blæse giftig eller eksplosiv Gas ud; dette kan ogsaa benyttes til at drive Vand ud. Hele Bekostningen vil for et Kampskib udgøre c. £ 80. Hvilken lav Forsikringspræmie er det ikke, for at hindre et Skib til to Millioner Pund i at gaa til Bunds.« (Shipp. Gaz.)

Det nybyggede Dampskib »Phoenix«, som »Syd-jyske Rederi« lod bygge hos Nuske & Co. i Stettin, overtog for nylig sin ugentlige Fart mellem Esbjerg og Hamburg. Skibet, der laster 420 Reg-Tons, har kostet 170,000 Mk. og føres af Kaptajn H. N. Andersen af Nordby. Skibet er bjemnehørende i Esbjerg. Korresponderende Leder er Direktør S. Jensen ved Jydsk Andelsfoderstofforretning. Skibet er bygget helt af Staal og med Triple-Ekspansionsmaskine.

Kinas Befolkning. Kinas Indbyggerantal kendes endnu den Dag i Dag ikke ganske nøjagtigt, og de officielle Opgivelser er ikke synderlig paalidelige, da den kinesiske Statistik ikke regner med Individerne, men kun med Husstandene. Den nyeste Statistik for 1910 opgiver et Antal af 59,824,858 Husstande, som fordeler sig saaledes:

Det egentlige Kina (18 Provinser)	56.312,256	Husstande.
Hovedstaden med omliggende Distrikt	831,266	—
Mandschuriet	1,780,308	—
Hsindchiang (de nordvestlige Provinser)	453,477	—
Mandschuriske Militære	309,151	—
Bilande (f. Eks. Tibet)	138,400	—

59,824,858 Husstande.

Med dette Tal som Grundlag beregnes hele Kinas Indbyggerantal til 329,542,000 Mennesker, hvoraf 304,000,000 i det egentlige Kina. Det fremgaar heraf, at man i Almindelighed gør sig overdrevne Forestillinger om Kinas Befolkning, som i Reglen antages at udgøre 400 Millioner. Angivelserne varierer forøvrigt meget betydeligt hos de mest kendte Geografer, angaaende det nøjagtige Indbyggerantal, som af Popoff i 1894 er beregnet til 421 Millioner, af Parker til 385 Millioner, af Rockhill i 1905 til 270 Millioner og af det kinesiske Toldvæsen til 422 Millioner. (Svensk Export.)

Havarier og Forlis.

Austrums, Skonnert af Windau, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sønde Røse, blev af Svitzers atter bragt flot og ind paa Kjøbenhavns Red for Dykkerundersøgelse.

Carl Albert, Dpsk. af Stettin, der, som meddelt, kom paa Grund paa Kjærsgaard Strand, er med Assistance kommet flot og ind til Frederikshavn, hvor Skibet ved Dykkerundersøgelse konstateredes sødygtigt, hvorefter Rejsen fortsattes.

Morgenstjernen, Fiskerfartøj af Rudkjøbing, kom den 26. f. M. paa Grund ved Spotsbjerg; Skibsbaaden ødelagdes ved Strandingen; Skibet ligger højt og tørt paa Stranden, og vil dér blive repareret.

Neezartie, Kuffjalk af Groningen, kom den 27. f. M. paa Rejse fra Hobro til Warnemünde med Kartoffler paa Grund paa Albuem; Svitzers assisterer.

Prinses Juliana, Dpsk. af Groningen, kom den 28. f. M. paa Grund i Prerow Bugten og staar temmelig haardt. Svitzers assisterer.

Sif, Postdampskib, kom den 30. f. M. ved Indsejlingen til Nakskov paa Grund ved Bornholm. Passagerer og Post blev viderebesørget af Damperen »Activ«. »Sif« kom flot ved indtrædende Højvande.

Comet, Dpsk. af Flensborg, kom den 30. f. M. paa Grund ved Taars. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Hugo, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 30. f. M. paa Elben været i Kollision med tysk Damper »Rudolf Blumberg«. »Hugo« maatte sættes paa Grund. »Rudolf Blumberg« returnerede til Hamburg for Reparation.

Thorvaldsen, Dpsk. af Korsør, kom d. 30. f. M. paa Rejsen fra Methil til Nyborg med en Ladning Kul, paa Grund paa Sejro i tæt Taage. Svitzers assisterede Skibet flot, efter at en Del af Lasten var kastet over Bord.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 3./12. for Dunkerque. — Algarve, Borries, afg. Marseille 2./12. til Tarragona. — Alexandra, Nielsen, pass. Sagress 22./12. for Antwerpen. — Anglo Dauc, Tønuesen, afg. Bergen 2./12. Syd paa. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 29./11. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 2./12. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./11. — Arno, Fischer, pass. Skagen 3./12. for Newport. — Aurora, Gommessen, ank. Königsberg 30./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 1./12. — Beira, Lunge, afg. Göteborg 30./11. til Oran. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 30./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 2./12. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Pillan 4./12. — Dagmar, Bøgvad, ank. Leghorn 3./12. — Esbjerg, Strufve, afg. Riga 3./12. hertil. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 30./11. til Buenos Aires. — Garonne, Sørensen, afg. herfra 1./12. til Stettin. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 23./11. — Hengest, Munck, afg. Riga 2./12. hertil. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 2./12. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 25./11. — Jolantha, Rasmussen, ank. Riga 1./12. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 2./12. for London. — Kentucky, Kyllsbech, ank. Boston 26./11. — Kursk, Wiencke, afg. herfra 2./12. til Königsberg. — Loire, Craignou, afg. Trångsund 3./12. hertil. — Louise, Larsen, uass. Holtenau 1./12. for London. — Louisiana, Ørsted, ank. Nørre Sundby 1./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 24./11. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 26./11. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 1./12. — Nordjylland, Søberg, pass. Gibraltar 2./12. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 2./12. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 30./11. — Oscar II, Hempel, ank. Kristianssand 4./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 30./11. — Perm, Gotthardt, ank. London 27./11. — Pregel, Iversen, ank. hertil 2./12. — Saga, Wiberg, ank. Reval 2./12. — Saxo, Müller, ank. Havre 1./12. — Texas, Clauson, Kaas, ank. hertil 26./11. — Thyra, Dam, ank. Bergen 4./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 3./12. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 30./11. — United States afg. 29./11. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 4./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Odense 29./11. — Amalienborg pass. København 24./11. — Anna Mærsk ank. Blyth 25./11. — Brattingsborg afg. Cardiff 4./11. — Børglum ank. Marseille 28./11. — Chassie Mærsk afg. Methil 30./11. — Dansborg afg. Newcastle 28./11. — Elsborg afg. København 29./11. — Esrom pass. Las Palmas 21./11. — Flynderborg ank. West Hartlepool 29./11. — Fredensborg ank. København 29./11. — Frederiksborg ank. Huelva 17./11. — Guldborg pass. Holtenau 29./11. — Gurre ank. Stettin 23./11. — Harrildsborg afg. Grangemouth 28./11. — Hundborg ank. Petersborg 19./11. — Høneborg ank. Tyuen 20./11. — Jelling ank. Barrow/Fur. 26./11. — Jomsborg ank. Genua 28./11. — Jungshoved pass. Norfolk 21./11. — Jægersborg ank. Genua 25./11. — Kallundborg afg. Swinemünde 25./11. — Kalø afg. Sunderland 28./11. — Klampenborg pass. Lydd 26./11. — Kronborg ank. Aarhus 28./11. — Lejre ank. Calais 28./11. — Lilleborg afg. Marseilles 26./11. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg pass. Holtenau 27./11. — Peter Mærsk afg. Hull 28./11. — Rosenborg afg. Petersborg 28./11. — Silkeborg ank. København 29./11. — Skakkeborg ank. Genua 28./11. — Skanderborg ank. Torre d'A nuziata 25./11. — Skjoldborg afg. København 26./11. — Skodsborg ank. Sunderland 26./11. — Spigerborg afg. Ghent 30./11. — Stegelborg pass. København 27./11. — Stjerneborg ank. Hull 22./11. — Søborg ank. Libau 27./11. — Taarnborg afg. Petersborg 26./11. — Tuborg pass. København 27./11. — Ulfborg afg. Gibraltar 29./11. — Uranienborg ank. Tynen 16./11. — Visborg afg. Hull 28./11. — Vordingborg ank. Riga 30./11. — Ørkiid ank. Huelva 27./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Burntisland 2./12. — Martha, Christensen, ank. Nizza 28./11. — Elna, Rathje, ank. Granton 30./11. — Therese, Pedersen, afg. Marseille 2./12. — Harriet, Larsen, ank. Nizza 26./11. — Dagny, Therkildsen,

ank. Nizza 30./11. — Simone, Møller, ank. Rouen 26./11. — Jeanne, Olsen, afg. Grangemouth 2./12. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 30./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 26./11. — Annine, Leth, afg. Sfax 1./12. — Kamma, Løffler, afg. Nizza 1./12.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Barcelona 1./12. til Castellon. — Nelly, Clausen, pass. Portland 2./12. for Karthagena. — Fanny, Eriksen, afg. Mo 1./12. til La Rochelle. — Lilly, Nielsen, afg. Åbo 1./12. til Alicante. — Alexy, Clausen, afg. Gjedser 2./12. til Gefse. — Dagny, Degn, ank. Barcelona 1./12. — Mary, Bang, afg. L'Annelly 1./12. til Halmstad.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 25./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhav 29./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Methil 2./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 30./11. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 2./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Hull 30./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 29./11. — Helmer Mørch, Thorsee, afg. Liverpool 6./11. til Pensacola. — Nawa, Dahl, ank. Bordeaux 22./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 1./12. — Helene, Sørensen, ank. Aarhus 1./12. — Sjælland, Svarrer, afg. Frederikshavn 1./12. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 30./11. — Hermia, Farup, ank. Odense 1./12. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 3./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Aalborg 29./11. — Ragnhild, Schultz, ank. Methil 1./12. — Valborg, Hansen, ank. Methil 28./11. — Gunhild, Hansen, afg. Esbjerg 2./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 29./11.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Frederikshavn 1./12. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 2./12. til Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Hull 30./11.

Det astasiatiske Kompagni. Buntang afg. Genua 30./11. for udg. — Samui pass. Gibraltar 1./12. for udg. — Bandon ank. Bangkok 1./12. for udg. — Pangan ank. København 29./11. — Chumpon afg. Calicut 23./11. for hjemg. — Arabien ank. Sabang 23./11. for hjemg. — Siam afg. Port Said 30./11. for udg. — Kina ank. Göteborg 1./12. for udg. — Tranquebar afg. le Havre 2./12. for hjemg. — Indien afg. Las Palmas 26./11. for udg. — Cathay afg. Durban 24./11. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. København 1./12. — St. Croix afg. St. Thomas 30./11. for hjemg. — St. Jan afg. Portland 18./11. for udg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sarpsberg 30./11. til Methil. — London, Bom, afg. Methil 2./12. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, afg. Boness 1./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 2./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Lübeck 2./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Zaandam 30./11. — Roma, v. Thun, ank. Blyth 2./12.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Njutånger 1./12. — Svend, Schmidt, afg. Söderhamn 25./11. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 1./12.

Nordøen. Nordland, Larsen, afg. København 2./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. København 22./11. — Holland, Poulsen, ank. Hull 30./11. — England, Andersen, ank. Korsør 1./12. — Rusland, Bennetsen, afg. Cardiff 1./12.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Blyth 28./11. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 28./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Burntisland 3./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Alf, Clauson, ank. Riga 29./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Lovisa 30./11. — Freja, Nielsen, afg. Nicolaistad 28./11. — Vera, Thing, pass. Brunshüttel 4./12.

Ærs. Enighed, Jensen, ank. Memel 1./12.

Sejlskibe.

Ærs. Smart, Christensen, ank. Tøusberg 30./11. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 28./11. til Hamburg. — Villi, Knudsen, ank. Sika 30./11. — Yrsa, Hansen, ank. Trapani 30./11. — Phoenix, Rasmussen, ank. Lowestoft 30./11. — Sejerskransen, Friis, ank. Yarmouth 1./12. — I. Koføed, Andersen, afg. Borgå 25./11. — Caroline, Christensen, ank. Liverpool 1./12. — Juliane, Christensen, ank. Teignmouth 1./12. — Karen, Albertsen, ank. Randers 1./12. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Kolberg 1./12. — M. Hay, Petersen, ank. Fowey 2./12. — Ofelia, Clausen, er afg. fra Little Bay Island til Gibraltar f. 0.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. December 1911. — Dieselmotorskibe. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg Tigr.: „Hansencronstadt“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekvipering
og
Provianteringsforretning,
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 95

Kjøbenhavn, Fredag den 8. December 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statabanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	------------------------

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Haandbog i praktisk Sømandsskab
af Skibstører J. Kusk Jensen.
Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

„Kend Dit Skib“.
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship.“
Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejns Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4160.

Telegramadr „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Ciseifert.

C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.
St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:
elegante Uniformshuer.

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søgnedage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niisson
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

NESTLÉ'S MELK
Aarlang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.
NEW YORK STEMP.FABR. XANIA

Skib til Salg.

Sk. „Falken“, 38,42 N.-T.,
85 dw. Nærmere meddeler
Skibsfører **H. Chr. Jensen**, St.
Slotsvej 2, Kanalvejen, Odense.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16
Netto Reg.-Tons, lader ca. 50
Tons dw., bygget 1905. Mo-
toren 20 HK. „Avance“.
Nærmere Oplysninger ved
C. Møller,
Dania, Mariager.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning **Kursus 5 Kr.**
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

K a s k c

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.47-)

SØKORT.

Danske og fremmede Søkort,
saavel enkelte som hele Sam-
linger, vil kunne blive rettede
til Dato, efter Søkort-Arkivets
Publikationer, for en moderat
Betaling.

Blankensteiners Eff. (Wm. Jensen),
Toldbodvej 48.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt ill. Faget hørbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig, Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserhaade, Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!

R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse

om

Dampskibsbesigtelse.

Ifølge Lov 13de Februar 1903 om Tilsyn med
Dampfartøjer § 17, jfr. Lov 3die Januar 1911, skal der
for Kjøbenhavn beskikkes 4 sagkyndige Mænd til fra
1ste Januar 1912 at foretage de i Loven omhandlede
Syn over saadanne Fartøjer. Af de 4 Mænd skal 1 være
søkyndig, 1 skibsbygningskyndig og 2 maskinkyndige.

Udnævnelsen sker af Ministeren for Handel og Sø-
fart for 4 Aar ad Gangen efter Indstilling af Sø- og
Handelsretten, der bringer 3 Personer i Forslag til hver
af de 4 Pladser. Der vil derhos paa samme Maade
være at beskikke en eller flere Stedfortrædere for hver
Synsmand til i paakommende Tilfælde at udføre Forret-
ningen i hans Sted.

Ansøgninger om at komme i Betragtning ved Ret-
tens Indstilling om Beskikkelsen for Aarene 1912 til
1916 vil være at indgive til Rettens Formand inden den
8de December 1911 Kl. 1.

Paa Rettens Justitskontor afhentes Skemaer til An-
søgningerne.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 29. No-
vember 1911.

Kjøbenhavn, den 8. December 1911.

Fra Nordisk Skibsrederforening har vi modtaget følgende:

Faste Certepartiformer. Paa et Møde af Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse var Advokat R. Temperley fra Newcastle til Stede som Sagfører for The Baltic and White Sea Conference. I Følge Opfordring fra Formanden, Hr. Otto Thorsen, fremlagde Hr. Temperley i korte Træk Planen om Oprettelse af et nyt Departement indenfor Baltic and White Sea Conference med det Formaal paa en mere effektiv Maade end hidtil at udarbejde og søge gennemført visse Former for Certepartier og Konnossementer eller bestemte Klausuler for visse Farter. Efter hvad der for Tiden kan oplyses om denne Plan, er det Mening, at Samarbejde skal søges foruden med de tyske og skandinaviske Værn- og Ansvarsklubber tillige med Chamber of Shipping's Documentary Committee i London, der, som bekendt, i en lang Aarrække har virket for det samme Formaal.

Nordisk Skibsrederforening har udsendt et Specialcirkulære til sine Medlemmer med Anmodning om disses Udtalelse om denne Plan, som vil nødvendig-gøre en Tilføjelse til Foreningens Love, hvorefter der gives Bestyrelsen Myndighed til en vis Kontrol med Medlemmerne for at vaage over, at de vedtagne Former og Klausuler lægges til Grund for Befragninger. Det oplystes, at de hidtil indkomne Svar fra Skibsrederforeningens Medlemmer maatte give Indtryk af, at det er et almindelig udbredt Ønske, at man søger gennemført en saadan Plan, der anses for at være af stor Betydning for Rederibedriften. Navnlig viser de indkomne Udtalelser fra Redere i Bergen, at man dér lægger særdeles Vægt paa denne Sags Gennemførelse.

Engelsk Soretsdom. Ved Grevskabsretten i Liverpool behandledes i Følge »Fairplay« den 26.—27. Oktober d. A. en Sag, hvorunder Firmaet Louis Dreyfus & Co. havde sagsøgt Rederiet for den danske Damper »Kallundborg«, Firmaet C. K. Hansen, til Betaling af £ 54.11.18. De Indstævnte gjorde gældende, at de havde et Modkrav for Resttilgodehavende af Fragt paa £ 26.11.3 og indbetalte til Retten Differencen mellem de to nævnte Summer. »Kallundborg« var fragtet af Citanterne til at føre en Ladning Korn »in bulk« fra Petersborg til Birkenhead. Lasten skulde leveres »from alongside the vessel, as customary at the merchants risk and expense«, og Lasten skulde losses, saa hurtigt Skibet kunde levere. Det oplystes under Sagen, at der var to sædvanemæssige Maader at losse Kul »in bulk« paa i Birkenhead, den ene til Elevator paa Kajen, den anden til Lægtene langs Siden. Citanterne valgte at faa Lasten lossat i Lægtene, men det fremhævedes, at de Indstævnte, fordi de ønskede at faa Damperen ekspederet saa hurtig som muligt, lossede en Del af Lasten ved Hjælp af Elevator i Stedet for til Lægtene, hvilket havde givet Citanterne den ekstra Udgift af £ 54.11.18, som de under nærværende Sag fordrede tilbagebetalt. Citanternes Kajformand oplyste, at det vilde have været umuligt at losse 300 Tons daglig til Lægtene, fordi der saa ikke vilde være Plads til Lægtene i Dokken. De Indstævnte gjorde nu gældende, at de burde frifindes alene paa Grundlag af denne Indrømmelse, da det nødvendige Antal Lægtene altsaa ikke havde været skaffet til Veje. Dommeren fandt, at Citanterne ikke havde truffet tilstrækkelig Foranstaltning for at skaffe Lægtene nok til Veje til Udførelse af en rimelig Losning af Lasten og fandt tillige, at den Sum, de Indstævnte havde indbetalt i Retten, var tilstrækkelig, idet Indstævntes Modkrav blev anerkendt.

Differencen mellem de to Summer udbetaltes til Citanterne.

Fra Esbjerg skrives til os den 5. ds.:

Hvem har Ansvar? Til min store Forbavelse hører jeg, desværre først i Dag, at der virkelig for Alvor tænkes paa helt at inddrage »Vyl« Fyrskib!!

Dette Fyrskib, der siden sin Udlæggelse har reddet saa mange Værdier og Menneskeliv!!

Der angives som Grund Omsorgen for Fyrskibets Mandskabs Skæbne. Man skulde dog synes, at dette Fyrskib kunde bedre holde sin Station end »Graadyb« og »Amrum«, der har Station i mindre Vand.

Nu har Fyrskibet ligget her i Dokhavnen i Esbjerg paa 5te — femte — Uge! uden at det farligste Rev i Nordsøen er beskyttet paa en Strækning af c. 31 Km.

En stor, kraftig Damper ført af en kyndig meget paapassende Mand har allerede været lige ved at strande, hvilket i givet Tilfælde betyder Tab af ikke blot Skib og Ladning, men af alle om Bord værendes Liv.

Naar det næste Tilfælde kommer — det varer desværre næppe længe — og da med virkelig Tab af Liv og Værdier, hvem har da Ansvar?

Ærbødigt

C. Breinholt.

Bekendtgørelse om Lempelser i Sundhedsforanstaltninger i Koleratilfælde overfor visse Skibe i regelmæssig Persontrafik mellem Tyskland og Danmark.

I Medfør af den Justitsministeriet ved § 21, 3die Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April 1911 givne Bemyndigelse til at fastsætte saadanne Lempelser i de i den nævnte Lov givne Regler, som Hensynet til andre Lande maatte gøre ønskelige, fastsættes herved for Fartøjer, der besørger regelmæssig Persontrafik mellem Kjøbenhavn og Stettin, Kjøbenhavn og Lübeck, Gedser og Warnemünde samt Korsør og Kiel, følgende Lempelser i de almindelig bestemte Sundhedsforanstaltninger i Tilfælde af, at den tyske Afgangshavn af Justitsministeriet i Medfør af Lovens § 12 erklæres kolerasmittel:

§ 1.

Passagerer og Besætning paa saadant Skib skal ved Ankomsten, eventuelt under selve Overfarten, underkastes Lægeeftersyn af en dertil beskikket Læge.

For Passagerernes Vedkommende indskrænkes dette til et enkelt Eftersyn, hvis ikke øjensynligt Ildebefindende eller andre særlige Forhold giver Anledning til en nøjere Undersøgelse.

Derpaa undersøges Fartøjet.

§ 2.

Personer, som lider af eller mistænkes for at lide af Koleræ eller for at kunne udbrede Koleræsmitte, behandles efter Reglerne i den nævnte Lovs 2det Afsnit.

§ 3.

Raske Passagerer faar Tilladelse til straks at fortsætte Rejsen, dog saaledes, at de er underkastede Eftersyn efter de Regler, som Justitsministeriet i Medfør af den oftnævnte Lovs § 25 maatte anordne.

§ 4.

Har Fartøjet haft en kolerasyg blandt Passagerer eller Besætning, skal det snarest renses og desinficeres i eller ved Ankomsthavnen under Opsyn af det beskikkede Tilsyn og i den Udstrækning, dette anser fornødent, hvorved særlig vil være at tage Hensyn til de Forholdsregler i samme Øjemed, som mulig allerede maatte være truffet i Afgangshavnen.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste December d. A.

Hvilket herved bekendtgøres.

Justitsministeriet, den 24de November 1911.

Havnen i Sevilla. For nogle Maaneder siden fandt der en uhyre Ophobning af Varer Sted paa Kajen i Sevilla, som standsede Trafikken og vanskeliggjorde prompt Lastning og Losning dér. Købmændene nægtede at anerkende Krav for Overliggedage, idet de hævdede, at Skibenes Ophold skyldtes *force majeure*. Der fremkom samtidig gennem Cirkulærer og paa anden Maade Advarsler til Rederne mod denne Havn.

En af Byens ledende Skibsmæglere henvendte sig nu til Autoriteterne og gjorde dem opmærksom paa, at Følgen af den herskende Tilstand vilde blive en Nedgang i Skibstrafikken eller en betydelig Forhøjelse af Fragterne til denne By.

De paagældende Autoriteter tog sig straks af Sagen, og det er Meningen, at Havnereglementet nu skal reguleres, saaledes at det bestemmes deri, at Købmændene skal fjærne deres Varer fra Kajen hurtigst mulig eller i alle Tilfælde i Løbet af faa Dage, efter at Udlosningen har fundet Sted, hvad enten de Skibe, der har bragt Godset, er af fremmed Nationalitet eller ikke. Der vil tillige blive foretaget de nødvendige Skridt for saa vidt muligt at sikre Skibene prompt Losning.

Selv nu, før de ny Regler er traadt i Kraft, gør Havneautoriteterne deres bedste for at forbedre Stillingen, og der skal ogsaa, efter hvad der meddeles »Shipp. Gaz.», være sket en væsentlig Forandring til det bedre, siden Klagerne fremkom.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 6. December.

Tyske Farvande.

Memel. Søen: isfri. Reviret: spredt Drivis. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Pillau. Søen: isfri. Havnen: løs Sjap- og Kvadderis. Haffet til Königsberg: lukket for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Sundsvallfjorden: løs Sjap- og Kvadderis. Alnösund: Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Klingertfjorden: Fastis, lukket for Sejlskibe.

Hudiksvall, den 5. ds. Til Søs og ind til Saltvik: isfrit. Hudiksvallfjorden: tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Vi har modtaget *Hvor findes Hjælpen?* Haandbog for alle, som søger og giver Understøttelse, udgivet af Pastor N. Dalhoff og Lic. theol. A. Th. Jørgensen. Bogen giver i c. 1,300 Artikler Oplysninger om alle mulige Legater, milde Stiftelser og lignende her i Landet. Den indeholder tillige en alfabetisk ordnet Oversigt over de forskellige Slags Hjælp, de forskellige Slags Trængende, de forskellige Stænders og Fags Legater og Stiftelser m. m. samt de forskellige Stifters og københavnske Sognes og Bydeles Legater og Stiftelser m. m., der gør den let overskuelig. Blandt de Afsnit, der kan have Interesse i Søfartskredse, skal vi nævne: Skibbrudne, Skibsførere, Styrmand, Skibsmæglere, Skibsredere, Skibstømrere og Sømænd. Bogens Pris er 2 Kr. pr. Eksp. l.

Hr. Paul Forostovsky meddeler os den 4. ds. fra Windau:

Kaptajnen paa det engelske Dampskib »Narva« melder, at han den 13. November 1911 i Nordsøen, paa 57° 35' N. Br. og 4° 30' Ø. Lgd., har truffet dansk Bark visende Signalerne: N. M. P. K. (»Nathalia« af Marstal) — L. R. Z. Z. (?)

De danske Søforsikringssekskabers Præmieindtægt for 1910 udgjorde i Følge »Statistiske Efterretninger« 7 Millioner Kroner. En Del heraf indkom dog ved Genforsikring for andre Selskaber; hvor stort dette Beløb nøjagtig er kan ikke beregnes, men det anslaaes til 1,7 Millioner Kroner. De øvrige c. 6 Millioner Kroner udgør Udgifterne til Søforsikring.

Damperen »Russia«. København, den 6. December. Damperen »Russia«, der skal underkastes en gennemgribende Reparation hos Burmeister & Wain, ankom i Morges hertil paa Slæb af to store hollandske Slæbedampere. Dokken staar parat til at modtage Skibet, men da alle indvendige Dele først skal udtages af Damperen, vil der hengaa nogen Tid, inden Skibet kommer i Dokken. (»Ritz. Bur.«.)

Skibsbrand. London, den 6. December. Til Lloyds telegraferes fra Filadelfia: Medens den danske Damper »Dania« (Dampskibsselskabet »Hafnia«) lossede her, udbrød der Ild om Bord. Ilden blev først slukket, efter at der var anrettet en Del Skade paa Skibet og Ladningen. (»Ritz. Bur.«.)

Sejlskibsfarten paa Königsberg. Det danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer Tirsdag den 6. ds. til Københavns Børs: Sejlskibsfarten Königsberg—Pillau er i Dag officielt erklæret lukket.

Skibsfarten paa Petersborg. Det danske Generalkonsulat i Petersborg har indberettet til Udenrigsministeriet, at Fyrskibet »London Ground« i Følge Meddelelse fra Kronstadt allerede er blevet inddraget, hvilket er et sikkert Tegn paa Skibsfartens forestaaende Slutning.

Det forenede Dampskibsselskab. Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab har vedtaget at benytte sig af den ved Lovens Paragraf 4 hjemlede Ret til Udvidelse af Aktiekapitalen og har i Henhold hertil bestemt at udstede fem Millioner Kroner ny Aktier med Kupons fra og med 1. Januar 1912.

Aktierne er overtaget af Privatbanken og Landmandsbanken paa et Konsortiums Vegne.

Skibsfarten paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Hans Smith telegraferer i Dag: Overalt staaende Is, Skibsfarten opretholdes ved Isbryderhjælp.

Kaptajn M. Suenson, der i en Aarrække har ført Damperen »Brattingsborg«, tilhørende Rederiet C. K. Hansen, overtager fra Nytaar Stillingen som Skibsinspektør hos Rederiet.

Kaptajn Suenson, der endnu er en ung Mand, forener en grundig Almenuddannelse med en betydelig praktisk Erfaring og vil utvivlsomt have væsentlige Betingelser for at udfylde Skibsinspektørposten, hvis Betydning naturligt er vokset med den Flaade, som i Aarenes Løb er lagt ind under C. K. Hansen's Styrelse.

Dødsfald. Havnefoged Jordahn i Kolding, der i de sidste Aar har været svagelig, er i Onsdags afgaaet ved Døden.

I Jordahn har Dansk Sejlskibsrederi-Forening mistet et af sine mest veltjente og afholdte Medlemmer.

Sø- og Handelsrettsdom.

Dom i S. S. Nr. 84/1911, afsagt 11. Oktober 1911. Kaptajn M. Jespersen mod Føreren af Dpsk. »Frederik«, Kaptajn O. V. Sørensen.

Den 10. Marts 1911, Kl. omtrent 6 Morgen, grundstødte »Frederik«, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til London med en Ladning Stykgods, hvoriblandt en stor Del Landbrugsprodukter, ved Olenburg Huk, Femern. Skibet kom til at staa ret fast paa Grunden, der var opfyldt af store Sten, og Tanklasten fik straks en Lækage. Føreren telegraferede til Rederiet, Det forenede Dampskibsselskab, og anmodede om Hjælp, Rederiet lod straks efter Modtagelsen af Telegrammet udruste Dampskibet »Anholt«, der afsejlede ved Middagstid den 11. Marts med en Lægter paa Slæb, og »Bryderen«, der afgik samme Dag omtrent Kl. 2¼, medførende Citanen, Kaptajn M. Jespersen, som skulde lede Bjergningsarbejdet. Den næste Morgen Kl. henad 3 ankom »Bryderen« til Strandingsstedet, og der afsluttedes Kontrakt mellem Citanen og Indstævnte, Kaptajn O. V. Sørensen, som Fører af »Frederik«, om Bjergning af Skib og Last. Kl. 4½ ankom derefter »Anholt« med Lægteren, og man gik straks i Gang med at losse fra »Frederik«s Tank- og Agterluge for at lette Skibet, der stod paa Grunden fra Forkant af Kommandobroen og agterefter. Samtidig med Losningen gjorde man sig klar til at slæbe, idet »Anholt« lagde sig i Spænd agten for »Frederik«, og Klokkeren mellem 8 og 8½ paa-begyndtes Slæbningen med fuld Kraft. Fra »Bryderen« førtes derhos Trossen over til »Anholt«, saa at begge Skibe slæbte, og Klokkeren omtrent 9½ kom »Frederik« af Grunden, men straks efter kom det ved en Giring atter paa Grund paa en Stenrøse. Losningen blev nu genoptaget, og ved Middagstid blev Skibets Stilling undersøgt af Dykker. Det viste sig herved, at det vilde være umuligt at bringe det flot agterover, idet det stod indenfor et Stenrev, og »Anholt« blev derfor skiftet over til »Frederik«s Forskib for at slæbe det fremover. Kl. c. 2 Em. lykkedes det at faa »Frederik«, der fra Klokkeren omtrent 1½ havde hjulpet med ved at benytte sin egen Maskine, flot og faa det bragt indenom Stenrøsen og Syd om denne ud paa dybt Vand. »Frederik« afgik derpaa under Ledsagelse af »Bryderen« til Kjøbenhavn, medens »Anholt« bragte Lægteren, hvori var overført c. 250 Tøns af »Frederik«s Ladning, sammesteds hen. Efter »Frederik«s Ankomst til Kjøbenhavn Kl. 5 Morgen den følgende Dag, foretoges der en Dykkerundersøgelse af Skibet, hvorved det blandt andet viste sig, at »Frederik« havde faaet en mindre Lækage, samt at det ene Skruerblad var knækket af, og at Roret var en Del beskadiget.

Under nærværende Sag har Citanen paastaet Indstævnte dømt til at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har sluttet sig hertil, idet han dog har paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger.

»Frederik«, der er et ældre Skib, og som er opmaalt til 1,112 Brutto Reg.-Tøns, er af retlig udmeldte Mænd bleven vurderet i beskadedet Stand til 27,100 Kr., medens Ladningens Værdi er opgivet til c. 282,000 Kr., og den for Søfaren udsatte Fragt til c. 4,850 Kr.

»Anholt« er vurderet til 42,500 Kr., »Bryderen« til 128,200 Kr., og den benyttede Lægter til 50,900 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder den kostbare og letfordærlige Ladning, der saa hurtig bragtes i Sikkerhed, findes en Bjergeløn af 30,000 Kr. at være passende, hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Citanen med Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger vil som indbefattet i det nævnte Beløb være at ophæve.

Responsa, afgivet i 1910 af Grosserer-Societetets Komité.

Vi fremhæver efter Handelsberetningen for 1910 følgende af de afgivne Responsa:

Vi tillader os herved at udbede os den højtærede Komité's Responsum i følgende Sag:

Naar det i en Slutseddél om Varer (Stykgods) hedder: »franco pr. Bane eller Dampér Kjøbenhavn«, er denne Bestemmelse da ikke opfyldt, naar Fragten — respektive pr. Bane eller Dampér — er betalt af Sælgeren, eller skal denne ogsaa — hvad Køberen gør gældende — betale Losningsomkostningerne?

Svarskrivelse af 4. Marts 1910:

I Anledning af Deres hertil under 9. f. M. indgivne Responsum-Begæring om, hvorvidt en Salgs-Kontrakt med Klausulen »franco« en Plads er opfyldt, naar Fragten til det paagældende Sted er betalt af Sælgeren, eller hvorvidt denne desuden skal betale Losningsomkostningerne, skal Komitéen udtale, at da Købmandsopfattelsen af denne Salgs-Klausul saavel her som ogsaa i vort sydlige Naboland maa siges i de senere Aar at have været vaklende, tør man næppe fastslaa nogen alle Varesorter omfattende fast Kutyme, hvorefter det vil kunne afgøres, om Losningsomkostningerne skal bæres af Sælger eller Køber. I Lov om Køb af 6. April 1906 § 65 sammenstilles uden videre »franco« med »leveret«, hvorefter altsaa Sælgeren er pligtig at besørge og bekoste Vares Forsendelse til Leveringsstedet og under Forsendelsen bære Risikoen (jfr. Responsum af 10. November 1905). Hvorvidt Sælgeren ogsaa er pligtig til at bære en Del af de Omkostninger, der paaløber Varen paa selve det angivne Leveringssted, vil bero paa en nærmere Fortolkning af, hvad der i den nævnte Lovparagraf skal forstaaes ved, at Varen, for at Levering kan anses for sket, skal være »kommen frem til dette Sted« (∴ det sammen med »franco« i Kontrakten nævnte Sted). Det ligger imidlertid udenfor Komitéens Opgave at komme ind paa en saadan Fortolkning, som det eventuelt maa blive Domstolens Sag at afgive.

Det skal endnu kun tilføjes, at naar det under 8. Juni 1900 og 19. December 1907 er responderet, at Sælgeren i de omspurgte Tilfælde, hvor der var solgt »franco«, var pligtig at betale Bropenge (altsaa netop en af de paa Leveringsstedet Varen paaløbende Omkostninger), da maa dette ses under Belysning af Komitéens almindelige Responsum af 2. Juli 1895, hvorefter der »ikke foreligger nogen alle Varesorter omfattende fast Sædvane« med Hensyn til, hvorvidt Sælgeren skal »betale nogen som helst Omkostninger som f. Eks. Bropenge i X.« (Pladsens Navn), naar Varen er solgt »franco« X.

Under en Retssag, som jeg for en Ladningsmodtager har anlagt mod et Rederi til Betaling af Erstatning i Overensstemmelse med Sølovens § 142, gør Rederiet gældende, at Honoraret til de efter Ladningsmodtagerens Begæring til Besigtelse af Skib og Ladning udmeldte sagkyndige Mænd ikke vil kunne belastes det med mere end de i Sportellovgivningen nævnte Beløb, medens Ladningsmodtageren, som har udbetalt Skønsmændene de af dem forlangte langt højere — men iøvrigt ret rimelige — Honorarer, formener at have Krav paa, under Forudsætning af at den Erstatning, som søges indtalt under Sagen, findes berettiget, at erholde refunderet det virkelige udlagte Beløb.

Jeg tillader mig i den Anledning at forespørge, om der, saaledes som det for Københavns Vedkommende er statueret ved Sø- og Handelsrets-Dom af 13. Juni 1906 (U. f. R. pag. 962), ogsaa for Provinsen har udviklet sig den Kutyme, at de i Sportelreglementet af 22. Marts 1814 § 148, jfr. Pl. 18. Marts 1829 § 1 ommeldte Takster er forladt, saaledes at Skønsmændene har Krav paa at faa udbetalt de af dem beregnede Honorarer, naar disse ikke er ubillige.

Responsum af 14. Maj 1910:

Ja, dette maa siges at være almindelig Kutyme hele Landet over.

Paa Foranledning af et af vore tyske Huse tillader vi os herved høfligst at anmode den højtærede Komité om at meddele os, hvorvidt det i Marts 1908 var Kutyme her i Landet, at Mankoen paa en Ladning sydrussiske Oljekager blev fordelt og afregnet pro rata mellem de forskellige Modtagere af Ladningen.

Det bemærkes, at alle Kagerne i Damperen var afskibet af den samme Mand og uden Separation, samt at Damperen lossede i flere Havne.

Responsum af 10. Juni 1910:

Ja.

Et Certeparti, dateret 7. Februar 1910, mellem A. & B. som Bortfragtere og N. N. & Co. som Befragtere af Sejlskibet »X«, hjemmehørende i Sverige og stort c. 125 Kubikfavne, indeholder, at Skibet skulde afsejle til Bureå i Skellefteå Distrikt for der at indtage en fuld Ladning Splitved, saa meget Skibet kunde rumme og føre i Rummet og paa Dækket, og føre samme til København, samt at der til Ladningens Udlosning »er bestemt 9, er Ni, Kbfvn. pr. løbende Arbejdsdage, som tager deres Begyndelse Dagen efter, at Skibet er klart til at . . . losse, men skulde Skibet over den Tid blive opholdt, da betaler . . . Modtagerne. . . for hver overliggende Dag Kr. 90, er Niti Kroner«.

Efter Konnossementet kom Ladningen til at bestaa af 122 Kubikfavne Splitved, hvoraf 34 Favne paa Dækket.

Til Losningen i København, der skete med én Gæng, medgik Tiden fra Fredag den 26. August 1910 til Mandag den 12. September 1910, begge Dage inkl., og der er i den Anledning nu af Rederiet under Paaberaabelse af, at Losningen burde være sket med to Gæng, hvorom Kaptajnen ogsaa paa den 2den Lossedag forgæves havde stillet Fordring hos Modtageren, anlagt Sag mod sidstnævnte ved den herværende Sø- og Handelsret til Betaling af 180 Kr. (to Overliggedage).

Til Brug under denne Sag beder jeg Dem meddele mig, om det, — naar der som her i Certepartiet er bestemt til Udlosning ni Kubikfavne pr. løbende Arbejdsdag, — er Kutyme i den herværende Havn, naar Losningen sker i sædvanlig Arbejdstid fra 6 Morgen til 6 Aften, at anvende kun én Gæng, selv om Ladningen indeholder en Del smaat.

Samtidig vil jeg gerne have oplyst, om en Skibsbesætning paa 7 à 8 Mand er tilstrækkeligt til en Udlosning med to Gæng.

Svarskrivelse af 29. Oktober 1910:

I Gensvar paa Deres ærede Forespørgsel af 22. ds., om det — naar der i Certepartiet er bestemt til Udlosning ni Kubikfavne pr. løbende Arbejdsdag — er Kutyme i den herværende Havn, naar Losningen sker i sædvanlig Arbejdstid fra 6 Morgen til 6 Aften, at anvende kun én Gæng, selv om Ladningen indeholder en Del smaat, ser Komitéen sig efter indhentede Oplysninger i Stand til at meddele, at det er fast Kutyme ved Losning af smaan

Last (Splitved) her i Havnen kun at anvende én Gæng.

Deres Forespørgsel Nr. 2 i samme Skrivelse lader sig derimod ikke besvare efter Kutyme.

Der har her været Spørgsmaal oppe om, hvem der skal betale Tolddiæterne for en lille Skonnert, naar der losses før og efter Solnedgang, og da Parterne ikke har kunnet komme til Enighed herom, tillader man sig herved at forespørge det ærede Grosserer-Societet om, hvorledes Usancen er herved i de danske Havne.

Kaptajnen har i sit Certeparti en Klausul om, at Befragteren maa klarere for Ladningen i Toldhavnene, og han selv for Skibet, og paa Basis heraf formener Kaptajnen, at da det er for Ladningens Skyld, at der maa være Toldvæsen til Stede, saa maa Ekstraudgifterne herved ogsaa paahvile Modtagerne, om de ønsker at losse ud over Toldtiden, hvorimod Modtageren hævder, at Skibet skal være pligtigt til at losse indenfor den sædvanlige Arbejdstid fra 6 til 6 og altsaa ogsaa sørge for, at der ikke bliver lagt Hindringer i Vejen herfor af Toldvæsel.

Responsum af 25. November 1910:

Det er Kutyme, at Modtageren maa betale Tolddiæterne. (Se iøvrigt Responsum af 14. December 1896 og Svarskrivelse af 9. Oktober 1897.)

Frugtmarkedet.

Hverken i Kulfragterne eller de hjemgaaende Markeder har der fundet nævneværdige Forandringer Sted i Ugens Løb, men for Kullasternes Vedkommende er at bemærke, at det nu Dag for Dag bliver vanskeligere at arrangere Tørn for December Tonnage, idet Kollierierne er i den Grad optaget, at kun faa af dem endnu har ledige »stems«. Navnlig paa Firth of Forth ligger Forholdene ugunstigt, og i Methil er der saaledes i disse Dage henimod 30 Dampere, som venter paa at faa Last. Disse Tilstande vil maaske trykke Markedet en Overgang, og de daarlige Ekspeditioner tager jo noget af Fortjenesten paa de ellers gode Fragter, thi Raterne holder sig gennemgaaende paa samme høje Niveau, som de sidste Par Uger. Priserne paa Bunkerul er steget stærkt de sidste Dage, og det er i Øjeblikket ligefrem vanskeligt at skaffe Bunkers. For hjemgaaende maa de forskellige Markeder siges at ligge godt for Aarstiden. Der er gennemgaaende et godt Begær efter Tonnage, og Rederne er ikke bange for at stille Fordringer, baade med Hensyn til Rater og Betingelser. Et godt Tegn paa Forholdenes Sundhed er den gode Efterspørgsel for Baade paa Timecharter. Paa denne Basis blev der i den sidste Tid bl. a. betalt 7/6 pr. Ton Dødvægt, Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet (6,000), 4/6 Tur til Sydamerika, Levering Weser, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet (5,700), £ 900 for 6 Maaneders amerikansk Fart (4,400), £ 650 for 2—4 Maaneders Middelhavsfart (2,850), alle pr. December, £ 400 for 12 Maaneders Nord- og Østersøfart (1,400), Levering April 1912. Iøvrigt sluttedes som følger:

Østen. Bønner fra Dalny til U. K./Kont. sluttedes til 29/ pr. December og fra Vladivostock til 29/3 med 1,500 Tons Hampefrø til 2/6 ekstra pr. Februar Afskibning. Christmas Island betalte 29/6 til Pasages og Hamburg pr. Januar. Erls Port Pirie/Antwerpen sluttedes til 27/ pr. prompt. — Fra Java sluttedes et Par Baade for Sukker i Sække til 29/ til U. K./Kont., 30/ Frankrig pr. December-Januar. — Rangoon/Hamburg 24/, 6 d. mindre, hvis ren Ris, pr. 15.—31. Januar. — Madras Kysten/Marseille og/eller Hamburg 27/ én Havn, 28/ begge Havne

pr. December. — Bombay/Hull, Antwerpen, Rotterdam, Leith, Burntisland (to Havne) 21/6 d. w. Basis pr. December. — Bombay/U. K./Kont. 21/ én Havn, 21/6 to Havne d. w. Basis. Fra Kurrachee efter almindelig Skala til U. K./Kont. (udsøgt Havn) ekskl. London og Frankrig 17/6. Birkenhead 16/9, Birkenhead og Manchester 17/11½. Danmark 19/ én Havn, 19/6 to Havne, 20/ tre Havne, 20/6 fire Havne. Alt pr. December-Januar.

Sortehavet etc. Kherson/London eller Rotterdam 12/3, Hamburg 12/9. Novorossisk, Theodosia, Skadowsk/Danmark 16/3 én Havn, 16/6 to Havne, 16/9 tre Havne, Option Oljekager 1/9 ekstra. Novorossisk eller Theodosia/Rotterdam 10/6, Antwerpen 11/, Hamburg 11/. Sulina/Vestitalien Frcs. 12, N. C. 12/9, Varna eller Bourgas/Antwerpen 11/10½ én Havn, 12/1½ begge Laste Havne. Donau/Antwerpen eller Rotterdam 13/9, Hamburg 14/3, N. C. 14/6. Alt for December Afskibning. — Kustendje/Antwerpen 11/6, Option 2,000 Tons Havre 1/6 ekstra. Bulgarien/Antwerpen eller Rotterdam 12/ én Lastepads, 12/1½ to Lastepads.

Middelhavet etc. Marmara Havet/Hull eller Antwerpen 11/3 én Havn, 12/3 begge Havne. Sicilien (én Plads)/Lissabon 9/ for Bønner. — Erts Karthagena/Rotterdam 9/ à 9/1½ f. t. Karthagena eller Porman/Rotterdam 7/ f. d. Huelva/Birkenhead eller Garston 7/6, Glasgow 8/3, Charleston eller Savannah 10/4½. Bilbao/Rotterdam 6/6, Britonferry 7/, Grangemouth 6/6. Bordeaux/Cardiff 7/6. Bayonne/Cardiff 9/. — Alt pr. prompt Afskibning.

Nordamerika. Kul Norfolk/Rio de Janeiro 18/, December. Petroleum New York eller Filadelfia/Japan (to Havne) 22½ C. pr. December-Januar. Ferdinandina/Hamburg 42/6. Mobile/Bremen 42/6 Bomuld pr. December. Port Arthur eller Galveston/Kontinentet 13/, let Last garanteret pr. 1.—31. Januar. Golfen Liverpool eller Bremen 41/3 pr. December, 40/ pr. Januar. Tømmer Golfen/River Plate 128/9 pr. Februar, Buenos Aires 129/3 pr. Januar. Pensacola/Buenos Aires eller Rosario 127/6 pr. Januar.

Sydamerika. Fra Buenos Aires sluttedes et Par Baade til U. K./Kont. (direkte Havn) 15/6 for Havre, Frankrig 1/ ekstra, Option Bahia Blanca 1/ ekstra, December—Januar Afskibning. Bahia Blanca/ U. K./Kont. 17/ O. C., Frankrig 1/ ekstra, pr. Februar—Marts. — Salpeter Havne/U. S. 21/3 pr. December—Januar.

Østersøen. Fra Riga noteres: Frcs. 19 for Hør til Ghent og Frcs. 20 til Dunkerque. Fra Windau 24/ pr. Std. D. B. til London, Frcs. 32 Deals til Rouen eller Calais pr. Januar. Libau noterer 11¼ d. à 11½ d. for Korn til London og 1/ til Antwerpen, 1/3 Rouen, endvidere 30/ à 32/ for Kortprops til Hull, Frcs. 29 D. B. til Antwerpen. Fra Danzig noteres 6/6 pr. Ton Sukker til London, 8/ Goole, 11/ à 11/6 Manchester. — Königsberg betaler 1/3 til Rotterdam, 1/4½ Antwerpen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a.: Swinemünde 6/, Stettin 6/6 (1,800—2,400), Åhus 6/ (1,300), Mariager 7/ (1,150), Ghent 5/ (1,000), Rouen 8/ (700), Valencia 9/3 (1,400), Barcelona 10/7½ (2,000), Neapel 10/3 (4,100), Taranto 11/3 (2,000), Venedig 11/6 (4,800), Malta 8/3 (3,000), Las Palmas 10/6 (2,800). Dunston/Kjøbenhavn 8/4½ Koks (1,800). Hull/Nakskov 6/6 (1,400). Firth of Forth/Kiel 6/6 (2,200), Middelfart 6/6 (1,450), Aalborg eller Aarhus 5/9 (1,900). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Nantes Frcs. 8/ (3,300), Lissabon 8/3 (1,900), Algier Frcs. 11½, Valencia 10/ (1,500), Marseille Frcs. 13 (2,700), Genua 10/9 (4,000—5,000), Livorno 11/ (3,000), Neapel 10/9 (4,000), Palermo 11/3 (2,800), Madeira 11/ (3,200), Port Said 10/3 (6,500), Monte Video 17/6 (5,000), River Plate 17/9 à 18/3 (5,000—6,000).

Havarier og Forlis.

Dagmar, Dpsk., har paa Rejsen fra Sverige til Marokko med Træløst mistet Anker og 105 Favne Kæde udfor Brunshüttel. I Cuxhaven fik Skibet fornyet Anker og Kæde, og Rejsen fortsattes.

Frejra, Skonnerbrig af Svendborg, er paa Rejsen fra Burntisland til Hjemstedet strandet ved Farsund og er Vrag. Mandskabet er reddet. »Frejra« byggedes i 1874 i Svendborg af Eg og maalte 144 Netto Reg.-Tons.

Nymphæ, Fiskedpsk. af Geestemünde, kom den 1. ds. paa Grund paa Hesselo. Flot med Assistance af Svitzers »Svava«; efter Dykkerundersøgelse i Helsingør er Skibet befundet ubeskadiget og har fortsat Rejsen.

Genese, Tankdpsk. af London, maatte paa Rejsen fra Sortehavet hertil med Olje gaa til Ankers ved Lappegrundens Fyrskib paa Grund af Maskinskade og Kulmangel. Svitzers »Sava« assisterer.

Trauekjær, Dpsk. af Rudkjøbing, kom den 1. ds. paa sin Rejse fra Korsør paa Grund udfor Rudkjøbing. Dpsk. »Svendborgsund« assisterede »Trauekjær« af Grunden og ind til Svendborg.

Thorvaldsen, Dpsk. af Korsør, kom paa Rejsen fra Methil til Nyborg med en Ladning Kul paa Grund paa Sejrn. Efter at have kastet en Del Last over Bord kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.

Moder, Galease af Kjøge, har udfor Kuhwärderhafnen været i Kollision med Dpsk. »Minna«. Skibet er indgaaet til Hamburg for Reparation af Skaden, der særlig er paa Skandsekladningen.

Wandsbeck, Barkskib af Lillesand, er paa Rejsen fra Lübeck til Kristiansand med en Ladning Kokes strandet paa Sydsiden af Læsø. Svitzers assisterer.

Hugo, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, efter Kollision med Dpsk. »Rudolf Blumberg«, kom paa Grund under Opsejlingen til Hamburg, kom senere flot og ind til Hamburg, hvor Reparationen vil blive foretaget.

Russia, Dpsk. tilhørende Russisk-østasiatisk Kompagni, er efter sit store Havari ved Libau, nu ankommet hertil, bugseret af 2 hollandske Bugserdampere. Skibet skal repareres her paa Burmeister & Wains Værft.

Prospero, Dpsk. af Bergen, kom den 5. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Kjøbenhavn med Bomuldsfrøkager paa Grund paa Smørstakken; flot med Assistance og indkommen til Nyborg for Dykkerundersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den tyske Damer »Emma«, der er bygget i Sunderland 1890 og maaler 1,290 Brutto, 771 Netto Reg.-Tons, er i Følge »Hamb.-Corr.« bleven solgt til Marstal. Dampere har tidligere tilhørt Rederiet Oseær Ott, Hamburg.

Hamburg—Amerika Linien har i Følge »Shipp. Gaz.« af Skibsreder P. Brown jun. & Co., her, købt Dampere »Atlantico«, der maaler 4,974 Brutto og 3,230 Netto Reg.-Tons. Skibet er bygget af d'Hr. Laing i Sunderland i 1901.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 5./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 4./12. — Algarve, Borries, ank. Denia 6./12. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. hertil 6./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Havre 6./12. — Antwerpen, Madsen, pass. Sagres 2./12. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./11. — Arno, Fischer, pass. Dover 6./12. for Newport. — Aurora, Gommessen, afg. Königsberg 6./12. hertil. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Riga 5./12. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 5./12. for Oran. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 30./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseilles 2./12. — Christian IX, Mikelsen, ank. Königsberg 4./12. — Dagmar, Bogvad, ank. Neapel 6./12. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 6./12. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 30./11. til Buenos Aires. — Garonne, Sørensen, ank. Danzig 6./12. — Hellig Olav, Holst, ank.

hertil 23./11. — Hengest, Munk, afg. herfra 5./12. til Riga. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 6./12. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 6./12. til Algier. — Jolantha, Rasmussen, afg. Riga 6./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 4./12. — Kentucky, Andreasen, afg. Boston 5./12. — Kursk, Wienecke, ank. Königsberg 4./12. — Loire, Craignou, afg. Trångsund 3./12. hertil. — Louise, Larsen, ank. London 4./12. — Louisiana, Ørsted, ank. Nerre Sundby 1./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 24./11. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 5./12. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Genua 4./12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. hertil 1./12. — Nordjylland, Søberg, pass. Sagress 4./12. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 5./12. til Riga. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 5./12. til Libau. — Odessa ank. Hull 3./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 30./11. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 6./12. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 2./12. — Saga, Wiberg, ank. Petersborg 6./12. — Saratov pass. Holtenau 4./12. — Saxo, Müller, pass. Holtenau 6./12. hertil. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 7./12. til Göteborg. — Thyra, Dam, ank. Trondhjem 6./12. — Tiber, Bech, afg. herfra 6./12. til Ghent. — Tyr, Thaning, afg. herfra 5./12. til Windau. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 30./11. — United States, Gøttsehe, ank. New York 29./11. — Viking, Meyer, ank. hertil 5./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Burntisland 2./12. — Martha, Christensen, ank. Nizza 4./12. — Elva, Rathje, ank. Granton 30./11. — Therese, Pedersen, ank. Oran 5./12. — Harriet, Larsen, afg. Nizza 4./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Nizza 6./12. — Simone, Møller, ank. Rouen 26./11. — Jeanne, Olsen, afg. Grangemouth 2./12. — Vera, Larsen, ank. Bordeaux 30./11. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 5./12. — Annine, Leth, afg. Sfax 1./12. — Kamma, Löffler, ank. Sousse 4./12.

Thurø. H. A. Hansen, Hansen, ank. Helsingør 5./12.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 6./12. for Hamburg. — Nelly, Clausen, pass. Portland 2./12. til Karthage. — Fanny, Eriksen, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 4./12. for La Rochelle. — Lilly, Dahn, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 4./12. for Alicante. — Alexy, C. G. Clausen, ank. Gefle 5./12. — Dagny, Degn, ank. Barcelona 1./12. — Mary, Bang, pass. Dover 4./12. for Halmstad.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Odense 29./11. — Amalienborg afg. Ghent 1./12. — Anna Mærsk ank. Frederikshavn 4./12. — Brattingsborg ank. Rio de Janeiro 30./11. — Børglum ank. Marseille 28./11. — Chassie Mærsk ank. København 3./12. — Dansborg afg. Newcastle 28./11. — Elsborg ank. Methil 3./12. — Esrom ank. Newcastle 2./12. — Flynderborg afg. West Hartlepool 2./12. — Fredensborg ank. København 29./11. — Frederiksborg afg. Huelva 1./12. — Guldborg ank. Ghent 3./12. — Gurte pass. København 3./12. — Harrildsborg afg. Grangemouth 28./11. — Hundborg pass. København 3./12. — Høneborg afg. Newcastle 29./11. — Jellinge ank. Cardiff 2./12. — Jømsborg afg. Genua 2./12. — Jungshoved pass. Norfolk 21./11. — Jægersborg afg. Genua 2./12. — Kallundborg ank. Windau 30./11. — Kalo ank. København 1./12. — Klampenborg ank. Danzig 2./12. — Kronborg ank. Randers 4./12. — Lejre ank. Newport Mon 30./11. — Lilleborg pass. Kap Spartzel 30./11. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg ank. Ghent 30./11. — Peter Mærsk ank. Stettin 2./12. — Rosenborg pass. Skagen 2./12. — Silkeborg afg. København 2./12. — Skakkeborg ank. Genua 28./11. — Skanderborg afg. Torre Annunziata 2./12. — Skjoldborg afg. Blyth 2./12. — Skodsborg afg. Sunderland 2./12. — Spigerborg pass. København 4./12. — Stegelborg ank. Cardiff 3./12. — Stjerneborg ank. Hull 22./11. — Søborg pass. København 4./12. — Taarnborg ank. Sarpsborg 2./12. — Tuborg pass. Dungeness 1./12. — Ulfsborg afg. Malaga 4./12. — Uranienborg afg. Newcastle 30./11. — Visborg ank. Stettin 3./12. — Vordingborg pass. Hammer 4./12. — Øirkild afg. Huelva 30./11.

Vesterhavet. Inger, Schiff, ank. Friedrichstadt 2./12. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 5./12. for Hamburg. — Laura, Pedersen, ank. Sundsvall 5./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 4./12. — Nordsøen, Gram, ank. Bremen 1./12. — Dagmar, Skou, pass. Cuxhaven 1./12. til Rabat. — Marie, Jessen, ank. Aarhus 1./12. — Ellen, Hansen, pass. Holtenau 5./12. til Barcelona. — Hebe, Gregersen, afg. Hook of Holland 3./12. til Barcelona. — Polly, Mathiasen, ank. Mariager 2./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Nystad 2./12. — Cito, Jepsen, ank. Pernau 4./12. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 29./11. til Saffi. — Naucy, Th. Nielsen, afg. Åbo 3./12. til Borgå. — Nerma, Mikkelsen, ank. Husum 2./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 6./12. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. København 4./12. til Methil. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Methil 2./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 30./11. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 2./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. København 6./12. — Exce lence Pleske, Rasmussen, ank. Hull 30./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./16. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 29./11. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Pensacola 2./12. — Newa, Dahl, ank. Bordeaux 22./11.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Genua 30./11. for udg. — Samui ank. Genua for udg. — Bandon ank. Bangkok 1./12. for udg. — Pangan afg. Nørresundby 6./12. for udg. — Chumpon pass. Perim 2./12. for hjemg. — Arabien pass. Perim 5./12. for hjemg. — Siam afg. Port Said 30./11. for udg. — Kina afg. Göteborg 5./12. for udg. — Tranquebar ank. København 5./12. — Indien afg. Las Palmas 26./11. for udg. — Cathay afg. Durban 24./11. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. København 5./12. — St. Croix afg. St. Thomas 30./11. for hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 3./12. for udg.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Frederikshavn 5./12. til Newcastle. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 2./12. til Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Odense 3./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 1./12. — Helene, Sørensen, ank. Aarhus 1./12. — Sjælland, Svarrer, ank. Hull 4./12. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 30./11. — Hermia, Farup, ank. Odense 1./12. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 3./12.

Botnia. Gudrun, Sonneisen, afg. Aalborg 5./12. — Ragnhild, Schultz, afg. Methil 5./12. — Valborg, Hansen, afg. Methil 5./12. — Gunhild, Hansen, ank. Goole 5./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Korsør 5./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Methil 4./12. — London, Bom, afg. Methil 2./12. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 5./12. — Brüssel, Kaas, ank. Burntisland 2./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Lübeck 2./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tynen 4./12. — Roma, v. Thun, ank. Blyth 2./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Santiago 7./12. — Kronprinsesse Louise, Gislén, ank. Njutånger 1./12. — Svend, Schmidt, ank. Preston 5./12. — Urania, Clausen, afg. Leith 5./12.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Libau 4./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. København 6./12. — Holland, Poulsen, ank. Hull 30./11. — England, Andersen, afg. Korsør 6./12. — Rusland, Bennetsen, ank. Caen 4./12.

Frem. Austa, Bagger, pass. Holtenau 4./12. — Freja, Nielsen, ank. Kiel 3./12. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 6./12.

Æro. Energi, Jensen, ank. Trouville 5./12.

Sejlskibe.

Svendborg. Willemoes, Eriksen, ank. Yarmouth 28./11. — Carl, Clemmensen, ank. Göteborg 29./11. — Kamma, Fisker, ank. Nykjøbing F. 30./11. — Rotha, Hansen, ank. Kristiania 29./11. — Lindhardt, Madsen, ank. Bandholm 30./11. — Britta, Jensen, ank. Cimbrisham 1./12. — Immanuel, Jensen, ank. Kristiania 29./11. — Hans Ditlev, Jensen, ank. Lübeck 1./12. — Brødrene, Nielsen, ank. Kings Lynn 2./12. — Mercur, Lund, ank. Boston 2./12. — Ellen Kirstine, Petersen, pass. Helsingør 1./12. — Olga, Rasmussen, ank. Haderslev 4./12. — Martin, Wilde, ank. Naksø 2./12. — Flora, Sørensen, ank. Københavns Red 4./12. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Stettin 4./12. — Cimbricia, Larsen, ank. Dysart 4./12. — Erik, Hansen, ank. Ifigny 4./12. — Freja, Jensen, ank. Brest 4./12. — Nanna, Madsen, ank. Dunkerque 5./12. — Ellen, Andersen, ank. Dysart 5./12. — Fylla, Rasmussen, ank. Brest 5./12. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Aarhus 5./12.

Æro. Vega, Hansen, ank. Aarhus 3./12. — Mester, Petersen, ank. Malmø 3./12. — Duen, Hay, ank. Kjøge 3./12. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Kjøge 3./12. — Ami, Christensen, ank. Aarhus 3./12. — Kvik, Hermansen, ank. Odense 3./12. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 3./12. — Pampa, Svendsen, ank. Stolpenünde 3./12. — Alf, Hansen, ank. Halmstad 4./12. — Christiane, Bager, ank. København 4./12. — Minde, Rasmussen, ank. København 4./12. — Hebe, Clausen, ank. Hull 3./12. — Hejmdal, Staugaard, ank. Frederikstad 2./12. — Amalia, Andersen, ank. Aalborg 2./12. — C. M. Petersen, ank. Odense 4./12. — Amor, Hansen, ank. Aarhus 2./12. — Niels, Christensen, ank. Tynen 2./12. — H. H. Petersen, Christensen, ank. St. Vaast 2./12. — Claudia Aaherg, afg. Laguna de Terminos 4./12. til Kanalen f. O. — Bertha, Madsen, ank. Danzig 5./12. — Jenny, Svane, er den 7./11. praiet paa 26° N. Br. 35° V. Lgd. p. R. t. Liverpool. — Yrsa, Hansen, afg. Trapani 6./12. til Sverige. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Porto Torres til Trapani. — Marthing, Friis, er ank. Lowestoff. — Maren, Albertsen, ank. Kings Lynn 6./12. — Gloria, Fabricius, ank. Kalmar 6./12. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. København 5./12. — Venus, Jensen, ank. Charlestown 6./12. — Mathilde, Hansen, ank. Kiel 6./12. — I. Koføed, Andersen, pass. Helsingør 5./12. for Brest.

INDHOLD:

København, den 8. December 1911. — Sø- og Handelsretsdom. — Resposa, afgivet i 1910 af Grosserer-Societetets Komité. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 5) Channel Lystønde Nr. 7 A, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 9 m paa Ø-Siden af Lobet ud for Crane Island Fyr, S. 43° 50' V. fra Kanten af Tanner Point og S. 40° 1/2' Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. 6) Channel Lys- og Klokketønde Nr. 8 A, er flyttet 150 m N. 5° Ø. i. 7) Crane Island Fyr viser nu rødt Lys i Stedet for hvidt. 36° 53' 33" N. Br. 76° 20' 18" V. Lgd.

2718. Fyr forandres. Winayah Bay South Jetty. South Carolina. Den 15. December 1911 forandres Winayah Bay South Jetty Fyr til et hvidt Lyulyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 4. Sek. 33° 11' 27" N. Br. 79° 08' 05" V. Lgd.

2719. Vrag afmærket. Cape Roman. South Carolina. En vandret stribet Tønde er udlagt i 7. m Vand c. 90 m SØ. for Vraget af »Malcolm B. Seavey«, S. 87° 40' Ø. fra Cape Roman Fyr og S. 21° Ø. fra Georgetown Fyr. Del af Vraget er netop overflydt ved Lavvande. 33° 00' 30" N. Br. 79° 05' 10" V. Lgd.

2720. Tønde ombyttes med Lystønde. Jetty Channel. St. Johns River. Florida. Om trent den 4de Januar 1912 ombyttes Jetty Channel Tønde 6 med en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek. 30° 23' 53" N. Br. 81° 23' 55" V. Lgd.

2721. Baaker nedlagt. Dame Point. St. Johns River. Florida. Dame Point Baaker Nr. 14 og 16 A er nedlagt. Dame Point: 30° 28' 10" N. Br. 81° 33' 25" V. Lgd.

2722. Baake genopført. Turtle Reef. Florida Reefs. Florida. Turtle Reef Baake K er genopført. 25° 16' 50" N. Br. 80° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2723. Midlertidigt Fyr tændt. Gulfport Channel. Mississippi Sound. Mississippi. For- enede Stater i Nord-Amerika. Paa Fundamentet til Gulfport Channel Fyr Nr. 1 er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. 30° 14' 59" N. Br. 88° 59' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 320. Kjøbenhavn 1910.)

2724. Fyr flyttet. Honduras Bay. Guatemala. Joseph John Shoal røde, faste Fyr er flyttet c. 1 Sin NØ. i til en Fyrbaake paa Heredia Shoal. Skibet til og fra Puerto Barrios skal holde N. og Ø. om Heredia Shoal Fyr. 15° 50' N. Br. 88° 40' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1429. Kjøbenhavn 1910.)

2725. Tønder inddraget. Cartagena. Colombia. Følgende Tønder er inddraget: 1) Lys- og Klokketønden paa V-Enden af Zamba Shoals, Galera de Zamba Bay. 10° 48' N. Br. 75° 25' Ø. Lgd. 2) Lystønden paa N-Siden af Salmecina Bank, 10° 24' N. Br. 75° 40' Ø. Lgd. 3) Lys- og Klokketønden V. for den V-ligste Ø, Rosario Islands. 10° 11' N. Br. 75° 49' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2839. Kjøbenhavn 1910.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V-Kyst.

2726. Tønders Beliggenhed. Santos Harbour. Brasilien. 1) Linoes Point Lystønde ligger 9 1/2 Kbl S. 83° V. fra Midten af Fort Barra Grande, 0. Kbl S. 56° V. fra Pladsen i de engelske Kort. 2) Den N-lige Tønde ligger 8 1/2 Kbl N. 60° V. fra samme Punkt. 1 1/2 Kbl N. 76° V. fra Pladsen i Kortene. 3) Tønden V. for Punta Trunxheira ligger 5. Kbl N. 50° V. fra samme Punkt. 2 Kbl N. 87° V. fra Pladsen i Kortene. Tønden er nu sort. 4) Conceicao Lys-tønde ligger 4 1/4 Kbl N. 20° Ø. fra Indløbet til Rio das Pedras, 6 1/4 Kbl N. 20° V. fra Pladsen i Kortene. Fort Barra Grande: 23° 59' S. Br. 46° 18' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2727. Fyr forandret. Tarragona. Spanien. Det røde, faste Fyr paa Ø-Molen ved Tarragona Havn, er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6. Sek., Lys 5. Sek., Mørke 1. Sek. Synsvidde: 9 Sm. I øvrigt uforandret. 41° 06' 02" N. Br. 1° 14' 23" Ø. Lgd.

2728. Fyr forandret. Pianosa. Italien V-Kyst. Pianosa Fyr, der afrekslende viser hvidt og rødt Blink, er forandret til et hvidt Blinkfyr, det viser Et-Blink hver 30 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 26 Sek. 42° 35' 06" N. Br. 10° 05' 50" Ø. Lgd.

2729. Fyr forandret. Termini Imerese. Sicilien N-Kyst. Det grønue, faste Fyr paa Molen ved Termini Imerese er forandret til et hvidt, fast Fyr. Termini Imerese: 38° 00' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2689. Løb delvis aabnet. Fyr tændt. Nyminde-Gab. Jyllands V-Kyst. Nordøen. Da Nyminde-Gab er aabnet saa meget, at det kan benyttes af den stedlige Fiskerbefolkning, er Forbaaken atter aejst og Forlyret tændt. 55° 48' (18") N. Br. 8° 10' (45") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2501. Kjøbenhavn 1911.)

2690. Fyr forandres. Egeense. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat. Den 13de Decem-ber 1911 eller, hvis Vejrforholdene forhindrer det, da snaarest muligt derefter forandres Lys- evenen og Synsvidden for Egeense N-lige Forlyr til Et Sm og for Egeense S-lige Forlyr til 7, Sm. De øvrige Forandringer ved Belysningen ved Hals-Barre vil først finde Sted senere. N-lige For-lyr: 56° 58' (22") N. Br. 10° 20' (15") Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 160. Fyr-Port. Nr. 447 b og c.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220 og 2378. Kjøbenhavn 1911.)

2691. Fyr midlertidigt slukket. Kobbergrund. Læsø SØ. Kattegat. Kobbergrund Fyr er midlertidigt slukket. Det vil snaarest blive tændt igen. 57° 08' 42" N. Br. 11° 19' 03" Ø. Lgd.

2692. Vrag afmærket. Blinde-Røn. Live-Brethning. Limfjorden. Vraget af en Jægt SØ. for Blinde-Røn. Masten er udtaget af Vraget, mindste Dybde over dette er 3.7 m. Det er afmærket med en lille Klodshøje, der er fastgjort i selve Vraget. Blinde-Røn: 56° 54' N. Br. 9° 01' Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 484. Søm-Port., Side 35.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2693. Lodsstation nedlægges. Kåreholm. Oland Ø-Kyst. Sverig. Den 1ste April 1912 nedlægges Kåreholm Lodsstation. 56° 57' N. Br. 16° 53' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

2694. Fyr forandret. Kungshamn. Bråviken. Kungshamn Fyr er nu forandret. 58° 37' N. Br. 17° 01' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1334. Kjøbenhavn 1911.)

2695. Fyrskibet »Sydostbroten« inddraget. Bottniske Bugt. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet »Sydostbroten« inddraget. 63° 19' 12" N. Br. 20° 13' 35" Ø. Lgd.

2696. Fyr slukket. Ajos. Uleåborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Ajos Fyr er slukket. 65° 40' 18" N. Br. 24° 31' 00" Ø. Lgd.

2697. Fyrskibet »Storkallegrund« inddraget. Bottniske Bugt. Fyrskibet »Storkallegrund« er inddraget. 62° 40' 13" N. Br. 20° 43' 20" Ø. Lgd.

2698. Rev afmærket. Standard-Red. Finske Bugt. Paa Standard-Red er følgende Rev fundet og afmærket: 1) Fra Øen Vestikaniemi strækker et Stenrev med enkelte tørre Skær sig c. 130 m VNV. i. Det er afmærket med en sort-hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost over 1 sort opadvendt Kost, der ligger i 9 m Vand, paa 60° 29' 13" N. Br. 27° 47' 40" Ø. Lgd. 2) Fra Øen Koivuluto V-Pynt strækker et Stenrev, paa hvis Yderende der ligger et netop overflydt Skær, sig c. 65 m V. i. Det er afmærket med en sort-hvid Spiritønde med 1 sort nedadvendt Kost over 1 sort opadvendt Kost, der ligger i 8.5 m Vand, paa 60° 30' 14" N. Br. 27° 47' 20" Ø. Lgd. 3) Fra N-Pynten af den V-ligste Puluoto Øe strækker et Rev med 1.5 m Vand sig 235 m N. i. Ved Revets N-Ende er udlagt en hvid Spiritønde med 1

2730. Havnearbejder. Taranto. Italien Ø.-Kyst. S. for Carducci Batteri, Taranto, bygges en Mole, der strækker sig 220 m i S. 38° V. Ved Yderenden er udlagt en Spidsstønde, c. 420 m S. 67½° V. fra S. Cataldo Kampianile. Tønden skal holdes om Styrbord for Indgaende, Taranto: 40° 28', N. Br. 17° 13', Ø. Lgd.

2731. Fyr tændt. Nikolajev. Bug. Sorte Hav. Rusland. Ved Nikolajev er tændt 2 Ledefyr. 1) Fortyret er et grønt, fast Fyr paa Ø-Siden af Floden, 3 Kbl N. 4° Ø. fra Konstantin Fyr. Flammens Højde: 16 m. 2) Bagtyret er et rødt, fast Fyr, ½ Kbl N. 16° Ø. fra Fortyret. Flammens Højde: 23 m. Holdt overet i N. 16° Ø. leder Fyrene mellem Ø-Siden af Floden og Lystønden, der ligger ud for Ø-Enden af Diget V. for Konstantin Point. 46° 55', N. Br. 32° 01', Ø. Lgd.

2732. Mindre Dybde. Yenikale. Kertsch Stræde. Sorte Hav. Dybden i det gamle Yenikale Løb er kun 3, m lige over for Yenikale, Skibe med over 3, m Dybgaende maa benytte Kertsch-Yenikale Kanalen. Yenikale: 45° 21' N. Br. 36° 25' Ø. Lgd.

2733. Fyr tændt. Tash-Hana. Ounieh (Uunje). Sorte Hav. Lilleasien. Tash-Hana (Tashkana) hvide Lynfyr er nu tændt. Lysevnen: 10 Sm. 41° 08' 50" N. Br. 37° 18' 11" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2119. Kjøbenhavn 1911.)

2734. Lys- og Klokketønde udlagt. Sudzhuk Point. Novorossisk Bay. Sorte Hav. Rusland. Ved Sudzhuk Point er udlagt en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Enformørkelser (som den tidligere Lystønde), 8 Kbl S. 46° Ø. fra Sudzhuk Point. Den midtertidige Fløjetønde er inddraget. 44° 39', N. Br. 37° 49', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1451. Kjøbenhavn 1911.)

2735. Miner udlagt. Oplysning om Besøjing. Smyrna. Lilleasien. I Følge Meddelelse til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul i Smyrna, skal Skibe, af Hensyn til de udlagte Miner, om Dagen alvente Lødsdamprens Komme paa 38° 24', N. Br. 26° 56', Ø. Lgd. og om Natten paa 38° 26', N. Br. 26° 53', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2468. Kjøbenhavn 1911.)

2736. Fyr forandres. Mostaganem. Algier. Den 15. December 1911 forandres Mostaganem hvide, faste Fyr til et rødt, fast Fyr. Lysevne: 6 Sm. I øvrigt uforandret. 35° 56' 20" N. Br. 0° 04' 58' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2737. Rev. Mana Pynt NV. Sumatra V.-Kyst. NV. for Mana Pynt er observeret stærkt Braad paa Rev med 3,5 à 5,5 m Vand paa c. 4° 24', S. Br. 102° 47', Ø. Lgd. og paa c. 4° 20', S. Br. 102° 42', Ø. Lgd. Revet ved Kysten N. for denne Pynt er c. 3 Sm bredt ud for Landsbyerne Pinoh og Alas.

2738. Taagsignal gives atter. Cheki To. Shoan Harbour. Korea S.-Kyst. Cheki To Taagsignal gives atter. 34° 06' N. Br. 126° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2814. Kjøbenhavn 1911.)

2739. Fyr tændt. Song Chin. Korea Ø.-Kyst. Paa Yderenden af Bølgebræderen (ikke vist paa Kortet) ved Song Chin Havn, 4 Kbl N. 43° V. fra Kichu Fyr, er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm. 40° 39' 50" N. Br. 129° 13' 45" Ø. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1316)

2740. Forbud. Viadvostok. Sibirien. Ved Viadvostok er det forbudt at befare nede-nævnte Arcaal S. for Kozakevicha (Russki) Island, Grænserne er følgende: 1) Mod Ø. En Linie fra Viatin Point til den SØ-lige Verkhovskago Island. 2) Mod S. En Linie fra syd-nævnte Ø til S.-Enden af Reineke Island. 3) Mod V. Af Reineke og Popova Islands. Det er forbudt at passere gennem Stræderne N. og S. for Popova Island. 4) Mod N. S.-Kysten af Kozakevicha Island. Viatin (Viatin) Point: 42° 57', N. Br. 131° 53', Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2741. Karantænebestemmelser. Italien. — Havnene ved Donau og de rumænske Havne i Sorte Hav er erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + annulleret; T: Tillæg.
 Kors eller England:
 R 1613 England, South Coast. — Bigburn bay to Exmouth. Oktober 1911.
 R 2167 Scotland, East Coast. — Firth of Cromarty. November 1911.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Decbr. 1911.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	108 ³ / ₄	— 1/2	108 ¹ / ₂
Danmark			83 ¹ / ₂
Norden			96
København			—
Carl			93 ¹ / ₂
Dannebrog			93 ¹ / ₂
Skjold			79 ¹ / ₂
Urania			13
Union			—
Dampsk. af 1896			93
Højmdal	103 ¹ / ₂		103 ¹ / ₂
Østasiatiske	141	140 ³ / ₄	140 ³ / ₄
Østersøen			—
Nordsøen			6
Gorm			95 ¹ / ₂
Torm	91		91
Inga			—
Cimbria	85		83
Vesterhavet			—
Helsingørske-Dampskibs Selskab			9 ¹ / ₂
Førene Bugser-Selskab			—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	56 ¹ / ₂	— 1/4	56 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% føren. Danispk. af 88			—
5 ¹ / ₂ % føren. Dampsk.-Selsk.			—
4% Østasiask Komp.			—
Stats- og Kreditføren. Obligationer.			
3% Stats amort.			—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats			92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.			86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.			90
4% — — — 2. Serie			91 ³ / ₄
4% — — — 1. Serie			96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.			89 ¹ / ₄
4% — — — 2. Serie			94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditf.			88 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.			94 ¹ / ₂
		89 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	147 ¹ / ₄	— 147	147
Privatbank	114		113 ³ / ₄
Landmandsbank	143 ¹ / ₂		143 ³ / ₄
Handelsbank	143 ³ / ₄		144
Grundejersbank			20 ¹ / ₂
Burm. & Wain	100 ¹ / ₄	— 100	100
Helsingørs Jærnsk.	89 ¹ / ₂	— 3 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
Sukkertfabr.	271	— 1/4	271
Bryggeri Aktier	186	— 185 ³ / ₄	186

Vekselkurser d. 6. December 1911.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.18	18.14
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. December 1911.	
Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	91.75
3 ¹ / ₁₀ % Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	101.00
4% — — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Førene Dampsk.“ 550,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 2,000, „Heimdal“ 4,000, „Gorm“ 2,000, „Neptun“ 16,000, „Dansk-russisk“ 66,000, „Østasiatisk“ 78,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16. Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 96.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 12. December 1911.

18. Aarg.



NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakslar og Skruetakslar leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl. - Hof - Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundt. 1799. Tel. Centr. 1220.



LANDMANDSBANKEN

udsteder Oekslar og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstjerner Eff.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon Nr.
6 og 4160.

Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter
Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. Telefon
4980.

Vilhelm A. Bang

Vesterbrøg. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459

Repræsentant for

Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank

tilbyder

Prioritetslaan i Skibe
paa favorable Vilkaar

Skipper søges.

Til en 80 Tons D. H. Motor-Skonnert søges en yngre, ærdelig og energisk Fører paa Part. Eventuelt Part-tager. Billet, mrkt.: „Motor-Skonnert 80“, modt. „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 1 Maaned.

Skib ønskes til Købs
— ca. 60 à 70 Reg.-Tons — af
A. F. Kold, Lohals.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Marstal**Sømandshjem**

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Prisen er 32 Kr. pr.
Maaned om Sommeren og 36
Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

**Kasko**

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.

Kristiania. (H.O.479)

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.
Telefon 7262.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.
Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne — Begyndere —
Kokke. 60 Kr. mdl.
Nærmere ved
Vilh. Rasch,
Forstander.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrerkskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,
indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., Indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,
indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 9. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Udkast til Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af, samt det offentlige Tilsyn med, Skibe og Fartøjer, hørende under Dampskibstilsynsloven. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Betænkning om Revision af Sygekasseloven, henvises til Behandling af et dertil valgt Udvalg.

3. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe om fra 1. Januar 1912 at blive optaget i Repræsentationen som selvstændig Forening. Sagen udsattes.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende en i Toque-Toque i Nærheden af Rio anlagt Tørdok.

Kjøbenhavn, den 12. December 1911.

Trafikforstyrrelser i Kejsers Wilhelm-Kanalen. Herom skriver »Hamburger Beiträge« bl. a.: Allerede i Juli Maaned d. A. gjorde Verein Hamburger Rheder i sin Aarsberetning opmærksom paa, at der i Løbet af de foregaaende Maaneder var opstaaet ret betydelige Forsinkelser i Kanaltrafikken. Disse Trafikforstyrrelser maa hovedsagelig tilskrives Mangel paa Lodser. Kanalbestyrelsen har paa sin Side efter Fremkomsten af denne Aarsberetning erklæret, at den ikke vil lade en Forøgelse af Kanalens Betjeningspersonale indenfor rimelige Grænser ude af Betragtning, og at den fra 1. Februar 1911 antog et Antal ny Lodsaspiranter. Følgen af denne Forholdsregel maatte imidlertid have været til at paavise, hvis den fuldt ud svarede til Trafikkens virkelige Behov, idet de Lodsaspiranter, som blev antaget den 1. Februar, er blevet ansat som Lodser den 1. August, efter et halvt Aars Uddannelse. Desuagtet er Klagerne over Forsinkelserne i Kanaltrafikken vokset i de Skibsfartskredse, som de berører. I Løbet af November, hvor det jo maa indrømmes, at ugunstigt Vejr har bidraget yderligere til at forværre Forholdene, har Forsinkelserne i Kanaltrafikken næsten været utaalelige for Skibsfarten. Efter hvad »Hamburger Beiträge« erfarer, har Kanalbestyrelsen, nu foruden de Lodsaspiranter, som tiltraadte Tjeneste den 1. Februar, andraget om Oprettelse af yderligere ti Lodsstillinger i Regnskabsaaret 1912. Denne Kendsgerning peger paa et ømt Punkt ved en Statsdrift, der skal tjene Handelstrafikken, tilføjer Bladet. Kanalbestyrelsen er ikke i Stand til at magte den i Løbet af dette Aar indtraadte stærkere Trafik, og andrager om Oprettelse af ny Lodsstillinger for Regnskabsaaret 1912. Foreløbig maa Skibsfarten altsaa vente, til man er kommet over den lange Vej med parlamentariske Bevillinger. I Stedet herfor burde der gives den paagældende Bestyrelse et større Spillerum til at handle efter Konduite.

For at vise, hvor nødvendig hurtig Afhjælpning af Ondet er, kan der anføres følgende Eksempler: Midt i November har tre Dampere, som kom fra Sverig maattet vente mellem 16 og 20 Timer ved Holtenu. De mellem Hamburg og danske Havne farende Skibe, hvis Ankomst paa Grund af Tilknytning til andre Baade er af særlig Betydning for andre Linierederier, har haft indtil 24 Timers

Forsinkelse paa Grund af Ophold ved Holtenu. For nogen Tid siden har 40 Dampere ligget til Ankers i timevis ved Holtenu, fordi de ikke kunde komme ind i Sluserne paa Grund af Lodsmangel. Den Slags Forsinkelser betyder ikke alene betydelige Pengetab for Rederierne, men tillige, at de i Liniefart beskæftigede Dampere, som er bestemt til Overholdelse af en fast Fartplan, paa Grund af disse Standsninger ligefrem bliver forhindret i Udførelsen af de planlagte Rejser. Der hersker derfor en betydelig Misforholdelse i Skibsfartskredse over de Trafikforstyrrelser, der allerede i mange Maaneder har fundet Sted i Kejsers Wilhelm-Kanalen.

Udenrigsministeriet har den 9. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende angaaende Sejladsen paa Söderhamn:

»Den kgl. Generalkonsul i Stockholm har indberettet, at, i Følge Beretning fra Vicekonsulatet i Söderhamn af 1. d. M., er Isforholdene i nævnte Vicekonsulatsdistrikt for Tiden usædvanlig gunstige for Vintersøfarten. En betydelig Afladning af Trævarer og Træmasse finder vedblivende Sted til Trods for Aarstiden, og man venter, at Søfarten kan holdes aaben endnu henved 14 Dage. Der henlaa fjorten Dampskibe og tre Sejlskibe under Indlading i Distriktet.«

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 9. December.

Svenske Farvande.

Hudiksvall. Søen og Løbene til Hudiksvall: Isfri. Hudiksvalls Havn: Løs Sjøp- og Kvadderis.

Tyske Farvande.

Memel: Søen: Isfri. Reviret: Løs Sjøp- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Pillau: Søen: Isfri. Havnen: Løs Sjøp- og Kvadderis.

Marineministeriet meddeler: En fra Østersøen kommende Dampere har indrapporteret, at den 5 Sm. Ø., 1/2 N. for Smyge Huk, den 8. ds. Kl. 4 Em., har tørnet mod et Vrag eller et større Vragstykke. Nærmere Oplysninger kan ikke gives.

Helsingør Skibsværft. Efter sikkert Forlydende i »Helsingør Dagblad«, har Helsingør Skibsværft modtaget Bestilling paa to Fragtdampere til Stockholm.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 7. December. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitizers Bjergningsentreprise 28,000 Kr. hos Firmaet Jansen & Co. for Bjergning af den norske Dampere »Anna«, der den 9. September d. A. grundstødte paa Anholt Østerrev.

(Ritz. Bur.)

Krigen. Rom, 7. December. »Agenzia Stefani« meddeler: Da de italienske Krigsskibe nu har rensset Det røde Hav fuldstændigt for tyrkiske Krigsskibe, er Fyrene paa Kysten af Eritrea atter bleven tændt.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Danmarks Handelsflaade i 1910.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den i en Række af Aar hvert Aar udsendte Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart. Med nærværende Aargang ophører imidlertid Udsendelsen af aarlige Tabelværker over Handelsflaaden og Skibsfarten. Bureauet har nemlig i de senere Aar maattet paatage sig en Række ny Opgaver, som har medført en saa stærk Sligning af Trykningsomkostningerne, at det vil være nødvendigt at beskære de ældre Publikationsrækker, hvor dette kan ske uden for store Ulemper, og da navnlig paa saadanne Omraader, hvor Tallene fra Aar til Aar ikke frembyder stærke Udsving. For Skibsfartens Vedkommende vil det indkomne Materiale imidlertid hvert Aar blive bearbejdet ligesom hidtil, og Hovedresultaterne

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.)*) under dansk Flag havde den 31. December 1910 følgende Størrelse (se Tab. 1).

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1910 af 3,648 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 521,451 Tons.

Heraf var 2,251 Sejlskibe med 100,822 R.-T., 754 Motorskibe med 8,572 R.-T. og 643 Dampskibe med 412,057 R.-T.

Af Dampskibene var 28 Hjulskibe. Resten forsynet med Skrue; 529 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart, de øvrige til specielle Øjemed.

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1910:	Sejlskibe		Motorskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark.	2,251	100,822	754	8,572	643	412,057	80,788	3,618	521,451
Færøerne.....	148	11,120	9	205	21	1,097	944	178	12,422
Island.....	171	7,978	254	1,799	44	2,334	1,886	469	12,111
Dansk Vestindien.....	52	776	1	70	1	8	6	54	854
Ialt...	2,622	120,696	1,018	10,646	709	415,496	83,624	4,349	546,838

heraf ligesom Oplysninger om Handelsflaaden vil blive offentliggjort i »Statistiske Efterretninger« og »Statistisk Aarbog«. For hvert Femaar er det derefter Hensigten at udsende en udførligere Fremstilling i et særligt Tabelværk. Forøvrigt vil i Mellemtiden saavel Private som offentlige Myndigheder ved Henvendelse til Bureauet kunne faa meddelt Oplysninger fra den utrykte, detaljerede Bearbejdelse af Skibsfartsstatistiken.

Der foreligger aarlige Tabelværker over Danmarks Handelsflaade og Skibsfart siden 1843 inkl. For Handelsflaaden alene var der af den statistiske Tabelkommission publiceret officielle aarlige Opgørelser i en Aarrække forud, og om Skibsfarten var der af Kommissionen udsendt et Tabelværk, der omhandlede Aarene 1834 og 1837. — Indtil 1882 blev Skibsfartstabelværket udsendt i Bind sammen med Handelstabelværket, senere som et særskilt Hæfte. — Hovedindholdet af Skibsfartsopgørelserne har hele Tiden været baseret paa Toldvæsnets Indberetninger om Farten paa danske Havne. I 1855 kom hertil Opgørelser fra danske Konsuler om danske Skibes Fart paa fremmede Havne. Disse sidste blev i Følge Lov af 29. Marts 1904 afløst af Beretninger direkte fra Rederierne, med fyldigere Oplysninger end tidligere (Bruttofragt, Godsmængde o. s. v.).

I hvorvel det statistiske Materiale saaledes er blevet fyldigere, og hvorvel den danske Skibsfarts økonomiske Betydning for Landet ogsaa stadig kan siges at blive forøget, har Bureauet dog ment det rigtigst at foretage de ovenfor omtalte Forandringer i Offentliggørelsesmaaden paa dette Omraade, hvilket vil medføre Besparelser baade i Tid, Penge og Kræfter, og man gør det med saa meget større Fortrøstning, som det bl. a. ogsaa har været Mening med Bureauets nyere Publikationsformer (Aarbog og Efterretninger) efterhaanden at aflaste Bureauet for Udsendelsen af saadanne Redegørelser, hvis Omfang ikke kan siges at staa i Forhold til den Brug, der gøres af dem.

48 Sejlskibe var bygget af Staal eller Jern; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 17,327 R.-T., altsaa over en Sjattedel af den hele Sejlskibs-Tonnage. Endvidere var 7 Motorskibe med 356 R.-T. bygget af Staal. Ved Dampskibene er Staal og Jern Bygningsmateriale for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 5 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og disse var alle bestemt til Fart i isoplyldt Farvand (Grønland). Derimod var omtrent en Snes smaa Dampere bygget af Træ, de fleste under 20 R.-T.; 7 af dem havde dog en Størrelse fra 20—42 R.-T.

Af de i ovenstaaende Tabel optagne Skibe og Fartøjer var nogle tillige registreret som Fiskerfartøjer, nemlig 1,111 Sejl- og Motorfartøjer med 8,524 R.-T. og 5 Dampskibe med 189 R.-T. Endvidere findes 2 Regerings-Dampskibe med tilsammen 46 R.-T., der benyttes ved Fiskerikontrollen, 1 Dampskib med 8 R.-T. til Brug for »Dansk Biologisk Station«, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for »Kommissionen for Havundersøgelser« og 2 Dampskibe med 66 R.-T. som Redningsfartøjer paa Jyllands Vestkyst. Af Fartøjer, der ikke er regnet med til Handelsflaaden, fandtes der 13,974 Baade paa 4 R.-T. eller derunder (Portegnelse er dog ikke fuldstændig) samt 211 ikke selvbevægende Pramme og Lægtre med 10,617 R.-T. og 28 Dampudbygningskibe med 981 R.-T.

I Løbet af Aaret 1910 er Sejlflaaden (heri indbefattet Motorskibe) aftaget baade i Antal og i Tonnage, medens Dampflaaden vel er aftaget i Antal, men er tiltaget i Tonnage. Sejlflaaden er aftaget med 174 Skibe og 5,996 R.-T. eller med 5,2 pCt.; Dampflaaden er aftaget med 9 Skibe, men forøget med 5,692 R.-T. eller med 1,4 pCt.

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register Tonnage forstås overalt: »Netto Register-Tonnage« efter British Rule.

I Løbet af de sidste 5 Aar (31. December 1905 til 31. December 1910) er Sejlskibenes Antal formindsket med 121 og deres Tonnage med 20,696 R.-T. (c. 16 pCt.), og den har været i uafbrudt Nedgang gennem Fem-aaret. Derimod har der for Dampflaaden fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og i Tonnage. Dampflaaden er nemlig forøget med 71 Skibe og med 80,832 R.-T. (c. 24 pCt.). Af denne Forøgelse faldt næsten 71,000 R.-T. alene paa 1906 og 1907, hvilke to Aar som bekendt udmærkede sig ved et ganske usædvanligt Opsving i Produktion og Vareomsætning og derfor ogsaa i Skibsfarten. I det paafølgende Nedgangs-aar 1908 viser Dampskibs-Tonnagen endog en lille Tilbagegang (paa 300 R.-T.); kun to Gange tidligere i Dampskibsflaadens Tid har der været Nedgang i dens Tonnage, nemlig i 1900 og i Midten af 1880'erne, begge Gange i Forbindelse med stærkt udtalte økonomiske Nedgangsperioder. I 1909 og 1910 var der, som allerede nævnt, paany nogen Opgang i Dampskibstonnagen, men denne er delvis ophævet af Nedgang i Sejlskibsflaaden. Damp- og Sejlflaaden under ét var ved Udgangen af 1909 og 1910 1,500 à 1,800 R.-T. mindre end i 1907, men iøvrigt større end i noget tidligere Aar. Ved Fem-aarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 72 pCt. og Sejlflaaden 28 pCt. af den samlede Tonnage; ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 79 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet ned til 21 pCt. af den samlede Tonnage.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade siden 1870 viser, at ved Begyndelsen af dette Tidsrum var Dampskibs-Tonnagen ret ubetydelig, idet den kun omfattede 10,453 R.-T.; den voksede med c. 35,000 R.-T. i det første, med c. 50,000 i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890'erne endnu stærkere Fart, saaledes at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. December 1894—31te December 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 til 255,000 R.-T.). Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyanskaffede Skibes Gennemsnits-Tonnage stadig er blevet større. Særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902 og 1903, hvor der bl. a. anskaffedes 3 Dampskibe paa over 6,000 R.-T.; men iøvrigt er der ogsaa senere anskaffet et betydeligt Antal store Dampskibe, hvilket viser sig ved, at Tonnagen siden 1903 er steget med over 120,000 R.-T. Jævnside med Stigningen i Skibenes Gennemsnits-Størrelse er der fulgt en Nedgang i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i de senere Aar har været 0,20 Hestes Kraft pr. Ton, medens den i Begyndelsen af 1870'erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. i 1870 til 109,394 R.-T. i 1910. Den mellemliggende Tid har dog kun i de sidste godt 15 Aar været en afgjort Nedgangsperiode; før den Tid har Fremgang og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted, idet man dog har set bort fra en ganske forbigaaende lille Forøgelse i Sejlskibs-Tonnagen i 1902.

Sejlskibe	Antal	Tonnage R.-T.	Gennemsnits- størrelse R.-T.
31te Marts 1870..	2,719	168,193	62
31te December 1876..	2,966	210,703	71
— — 1888..	2,889	166,887	58
— — 1893..	3,116	194,656	62
— — 1910..	3,005	109,394	36

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolv-aarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted; men i 1894 begynder en ny Nedgang, som i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,000 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større end i Begyndelsen af 1870'erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed

er Skibenes Gennemsnitsstørrelse fra 1870 til 1910 formindsket med over to Femtedele.

(Sluttes.)

Tilsyn med Søkort.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Den ærede Direktør for Søkort-Arkivet har i *Dansk Søfartstidende* Nr. 91 d. A. faaet oplaget en Artikel om Tilsyn med Søkort, og meget træffende udtalt sig om Nødvendigheden af gode Kort og Bøger for Navigerende.

Den ærede Direktør har dog et »Syn« paa denne Sag, som jeg ikke kan dele. Fraset, at vi i Forvejen har rigeligt med »Syn« og Forskrifter, med Love og alt andet, som skal findes om Bord, finder jeg, at denne Kontrol af Søkort ikke saa let lader sig udføre. Man kan have et nyt Kort, som dog en Maaned efter Udstedelsen kan trænge til Rettelser, hvad ligeledes gælder Bøger. For derfor at kunne følge med gælder det mest om at kunne faa disse Rettelser hurtigt og samlede. Her staar vi tilbage i Danmark.

Det vil mulig være den ærede Direktør bekendt, at vi i England f. Eks. altid paa Toldeboden kan faa de allersidste Rettelser, og desuden alle de Rettelser, som er fremkommet de sidste ti Maaneder, hæftet sammen. Det var ønskeligt, om vore danske »Efterretninger« kunde udkomme paa denne Maade, saaledes at enhver Fører ved Udklareringen kunde faa de sidste »Efterretninger« løse, og det sidste halve eller hele Aars hæftet — lad os saa ogsaa betale lidt derfor; i England faas de nu frit — men paa denne Maade føres lettest Kontrol.

Vi har om Bord i Skibe, der gaar i Fragtfart, en Mængde Kort, som kun bruges én Gang, ja flere som slet ikke har været brugt; det er ikke alle Skibe, som kommer til København og kan bringe dem til Kontroløren, og at indsende Kortene fra Provinshavne og faa dem tilbage igen, for Skibet skal sejle, vil være umuligt, da det vil forarsage Ophold, og det har vi ikke Tid til, paa Grund af Konkurrencen. Men for at spare Tid maa vi have gode »Efterretninger« og for at skaffe os disse og paase, at de er saa fuldstændige som muligt, er vi Direktøren taknemmelig. Enhver Fører véd, hvorhen Rejsen gælder, før han sejler, han vil da ikke undlade at efterse netop de Kort, som han har Brug for paa denne Rejse. Ved Hjælp af gode »Efterretninger« lader dette sig gøre, og der undgaas da en Del Rettelser af Forhold, som atter er i Orden.

Der afgaar muligt ikke saa mange danske Kort som ønskeligt, da jeg tror, at de fleste Skibsførere køber engelske, tyske samt svenske Kort for Nord- og Østersøen. Det slammer vistnok fra, at de ny danske Kort, vi tidligere fik, ikke var fri for at være temmelig gamle. Der var f. Eks. denne Bemærkning: Kompasserne er udlagt med en Misvisning, som i 1901 er $4\frac{1}{2}^{\circ}$ for stor; eller: at disse var udlagt med en Misvisning fra 1850, og den aflæger 6—7 Minutter aarlig. Den ærede Direktør vil vistnok kunne forstaa, at disse Angivelser blev man ked af, naar andre Landes Kort var aflagt til Dato. Denne Mangel er nu afhjulpen, i hvert Fald for de Kort jeg har anskaffet de sidste Aar, og jeg kan ikke andet end anbefale de danske Søkort med Hensyn til Klarhed og Tydelighed: tillige er de lette at navigere efter.

De har kun én Fejl, efter min Mening er de nemlig for dyre. Saadanne mindre Kort over Farvande som Sunde og Bælter er gode nok uden Lærred. I Frankrig køber man saadanne mindre Kort for 1—2 Kr., udmærkede, klare og rene. Det er da ingen næneværdig Udgift for at købe nogle Stykker om Aaret.

Vore danske Kort er for solide, de kan holde en halv Snes Aar og se ud som ny, derfor holder man ikke af at kassere dem. Ogsaa tyske og engelske mindre Kort er

kun af Papir, selv større engelske kun lidt sværere. Mulig det vilde hjælpe paa Afsætningen, om dette blev forandret.

Men, som sagt, den ærede Direktørs Forslag om »Syn«, kan jeg ikke indrømme Nødvendigheden af, derimod kan der ikke siges noget imod, at der oprettes et Kontor, hvor man kan faa Kort og Bøger rettet. Det kan dog ikke være nødvendigt, at alle de Kort, som vi har om Bord, til enhver Tid er rettet; og saa mange ny, at det vil kunne tilfredsstille Synsmænd, tror jeg nok de fleste Skibe har om Bord. Der anskaffes jo nogle hvert Aar, og hvor mange, vi skal have, kan dog ej bestemmes.

Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er der i den forløbne Uge sluttet flere Laster, specielt Byglaster fra Danmark og Sverig, men i Øjeblikket er der noget mindre Liv i dette Marked, nærmest paa Grund af vigende Priser for Kornvarer. Tyskland ligger mat, ligesom Rederne nægter at sende Sejlere dertil paa Grund af den sildige Aarstid. Syd- og Vestsverrig har nogle faa Laster af Korn, og Trælaster for prompt Tonnage til uforandrede Rater. Østnorge er uforandret med nogle Træ-, Is- og Feldspath-Laster, men der sluttet kun ganske enkelte, idet Raterne er for lave i Forhold til Risikoen, ligesom der kun er ganske enkelte fragtledige Sejlere.

Returfragter Vest fra er fremdeles uforandret, dog med nogle færre Kullaster til Danmark end i forrige Uge, medens der er flere Laster til Østnorge og til franske Kanalhavne. Claylaster belinger fremdeles gode Rater, saa at Markedet i denne Fart maa betegnes som tilfredsstillende uden Udsigt til Nedgang.

Angaaende de mindre Skibe, synes Nordtyskland nærmest at have dækket sit Tonnagebehov, i hvert Fald for Kornlaster; maaske ogsaa Befragterne er noget tilbageholdne, fordi de allerede befragtede Skibe ikke kan naa frem til deres respektive Ladepladser paa Grund af den langvarige sydøstlige Vind; Stolpmünde slutter for Rug $5\frac{1}{4}$ M.; Colberg søger i Øjeblikket egentlig intet. Stralsund og Greifswalde noterer heller intet af Interesse, kun Rug til Bremen, og saavel Rostock som Wismar ligger begge ret stille; Lübeck slutter Oljekager 5 M., men optager ikke Skibe paa Forhaand. Sverig har stadig tilstrækkelig af Stenlaster, ligesom ogsaa nogle Bygladninger er fremme: saaledes Trelleborg/Kjøbenhavn 15 Øre, Hamburg $4\frac{1}{2}$ à 5 M. samt Sundhavn Lübeck $3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ M. Danmark har vedblivende kun lidt af Interesse fra Provinserne; og Kjøbenhavn er alter kendelig flovere; der sluttet Bomuldsfrøkager til Burgstaaken og Aabenraa 4 Kr., Ystad $4\frac{1}{2}$ Kr., Falkenberg $3\frac{1}{2}$ Kr., og Hvede Odense 15 Øre samt Soyakager til Slesvig/Holsten 4 M., Østjylland 15 Øre, Skelskør, Nakskov 14 Øre; som nævnt ser det for den kommende Uge mindre livligt ud.

Fra Sø og Land.

Halvandet Hundrede Dage ved Pumperne. Den 2. August 1911 blev en amerikansk firemastet Skonnert »Epada«, af 686 Tons Størrelse, som var paa Rejse fra Puget Sound til Adelaide, indbugseret til Sydney i en meget medtaget Forfatning. Skibet havde været 160 Dage i Søen, og dets Besætning havde haft en overmaade haard Tur, paa Grund af orkanagtigt Vejr og en betydelig Lækage, som nødvendiggjorde uafbrudt Arbejde ved Pumperne, fra Skibet havde været ti Dage i Søen.

Kaptajnen skildrer Rejsen saaledes:

»Espada« forlod Grays Harbour den 22. Februar med en Ladning bestaaende af 875,000 Kubikfod Tømmer, af hvilket en Del førtes paa Dækket. Rejsen begyndte udmærket, idet Skibet tilbage lagde 150 til 170 Sm. i Døgnet. Denne heldige Begyndelse varede i ti Dage, i hvilken Tid der blev tilbagelagt over 1,500 Stu. Skibet befandt sig da Vest for Samoa Øerne.

Nu indtraf der daarligt Vejr, og »Espada« blev overfaldet af en svær Storm, som rejste en frygtelig Sø. Pludselig gik Mesanmasten over Bord fra Æselshovedet af, tillige med en hel Del Sejl. Skibet arbejdede og gav sig paa en foruroligende Maade og sprang om sider Læk, saa Besætningen maatte ty til Pumperne. Hovedpumpen og en Damppumpe blev sat i Gang, og der gjordes et Forsøg paa at stoppe Lækagen, medens Skibet tumlede om i den oprørte Sø. Man blev nødt til at holde af for Vejret, medens der hele Tiden arbejdedes haardt ved Pumperne. Den sjette Dag lykkedes det at komme ind i mere smult Vand i Læ af en af Samoa-Øerne, hvor man anstrængte sig for at faa Skibet pumpet læns. »Espada« fortsatte derefter Rejsen, men kom efter kort Tids Forløb ind i et stille Bælte. Pumperne maatte stadig holdes gaaende, og i tre Uger drev man om i det stille Bælte. Til sidst fik man dog en let Brise, og det gik nu noget bedre. Paa den 70. Dag fik man atter haardt Vejr. Vinden begyndte med at blæse fra Nord med en vældig Styrke og rejste en høj Sø. Derefter drejede den om til Sydvest og kulminerede som en veritabel Cyklon. »Espada« arbejdede svært i Søen, og nogle af Dækslastens Surringer blev sprængt. Da Vejret var værst, blev der meldt en ny Lækage, idet Skibet nu trak Vand over det hele. Pumperne gik uafadeligt og havde ikke staaet stille fra den Dag, da Skibet først sprang Læk. Til sidst hørte Stormen op, og i c. tre Uger fik man en let Vind. Sluttelig naaede man, efter at have mistet et stort Antal af Skibets Sejl, til Newcastle, hvor man fik en Slæbedamper, som bragte »Espada« til Sydney. Medens Skibet blev omtumlet af Cyklonen, maatte Besætningen arbejde i 72 Timer i Træk.

Islands Folketal. Paa Island afholdtes 1. December 1910 en Folketælling.

Efter den foreløbige Opgørelse udgjorde Folketallet 85,089 Mennesker. Ved den foregaaende Tælling, der fandt Sted d. 1. November 1901, var Tallet 78,470.

I 1801 havde Island c. 47,200 Indbyggere. Folketallet var stigende fra Tælling til Tælling indtil 1880, da det udgjorde c. 72,400, men fra 1880 til 1890 fandt der en Tilbagegang Sted paa Grund af stærk Udvandring og udbredte epidemiske Sygdomme, saa at Tallet i 1890 var c. 1.500 lavere end i 1880. Siden 1890 har Islands Folketal imidlertid været i ret stærk Stigning; i de tyve Aar 1890—1910 er Befolkningen blevet forøget med over 14,000.

Havarier og Forlis.

Wandsbeck, Barkskib af Lillesand, der, som meddelt, grundstødte ved Læso, er bragt flot af Svitzers i ubeskadiget Stand.

Guldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Indsejlingen til Blyth været i Kollision med Molen og løb derefter paa Grund. Flot med Assistance og indkommet til Blyth.

Bravo, Brig af Brantevik, er den 7. ds. paa Rejsen fra England til Malmø med en Ladning Kul strandet paa Lysegrunden. Skibet er fuldt af Vand og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen, syv Mand, er landsat i Grenaa.

Nybygninger, Køb og Salg.

Staal-Motorskonerten »Viking«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, her, solgtes den 4. ds. ved offentlig Auktion for en Sum af 12,000 Kr. Skibet maaler 70 Netto Reg.-Tons, og dets Dimensioner er 103' × 20' 8" × 10' 6", det har tidligere været beskæftiget i Vestindien som Last-, Passager- og Postbaad. Skibet var i havareret Stand efter en Grundstødning.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i
A. Chr. Bertelsens
Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 5./12. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 10./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 4./12. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. hertil 10./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 10./12. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 11./12. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./11. til Philadelphia. — Arno, Fischer, ank. Cardiff 9./12. — Aurora, Gommessen, pass. Brunsbüttel 9./12. for London. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Riga 5./12. — Beira, Lunge, pass. Peniche 9./12. for Oran. — C. F. Tietgen, Thoinsen, afg. New York 30./11. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Denia 10./12. — Christian IX, Mikkelsen, afg. Königsberg 10./12. hertil. Dagmar, Bøgvad, ank. Messina 9./12. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 11./12. — Florida, Andersen, pass. Madeira 9./12. for Buenos Aires. — Garonne, Sørensen, ank. Riga 9./12. — Hellig Olav, Holst, pass. Fair Isle 10./12. for New York. — Hengest, Muuck, afg. Riga 10./12. hertil. — Hjelm, Henriksen, afg. herfra 9./12. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 6./12. til Algier. — Jolantha, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 10./12. for Antwerpen. — Kasau, Mikkelsen, ank. London 4./12. — Kentneky, Kylesbeck, afg. Boston 5./12. hertil. Kursk, Wiencke, ank. hertil 9./12. — Loire, Craignou, afg. Holtenau 8./12. til Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. London 4./12. — Louisiana, Ørsted, ank. Vejle 10./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 7./12. til Tunis. — Minsk, Harder, ank. hertil 9./12. — Moskø, Jon Jonsen, afg. Livorno 8./12. til Neapel. — Nordjylland, Søberg, pass. Sagress 4./12. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 7./12. — Odessa, ank. Libau 3./12. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 9./12. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 8./12. — Pregel, Iversen, afg. herfra 8./12. til Reval. — Saga, Wiberg, ank. Petersborg 6./12. — Saratov, ank. Hull 6./12. — Saxo, Müller, afg. herfra 9./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 10./12. — Thyra, Dam, afg. Bergen 9./12. sydpaa. — Tiher, Bech, ank. Ghent 9./12. — Tom sk, Kruse, ank. Antwerpen 30./11. — Tyr, Thianing, ank. hertil 10./12. — United States, Gøttsche, afg. New York 7./12. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Arendal 8./12.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Odense 5./12. — Amalienborg ank. Blyth 5./12. — Anna Mærsk ank. Frederikshavn 4./12. — Brattingborg ank. Rio 30./11. — Børglum afg. Marseille 5./12. — Chassie Mærsk ank. København 3./12. — Dansborg afg. Newcastle 28./11. — Elsborg ank. Methil 3./12. — Esrom ank. Newcastle 2./12. — Flynderborg afg. West Hartlepool 2./12. — Fredensborg afg. København 5./12. — Frederiksborg ank. Nantes 6./12. — Guldborg afg. Ghent 5./12. — Gurte pass. København 3./12. — Harrildsborg afg. Grangemouth 28./11. — Hundborg pass. København 3./12. — Høneborg ank. Lübeck 4./12. — Jelling ank. Cardiff 2./12. — Jømsborg afg. Genua 2./12. — Jungshoved pass. Norfok 21./11. — Jægersborg afg. Genua 2./12. — Kullundborg ank. Windau 30./11. — Kalø ank. København 1./12. — Klampenborg ank. Danzig 2./12. — Kronborg ank. Randers 5./12. — Lejre ank. Newport Mon 30./11. — Lilleborg pass. Spartel 30./11. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg ank. Ghent 30./11. — Peter Mærsk afg. Stettin 5./12. — Rosenborg ank. West Hartlepool 5./12. — Silkeborg ank. Riga 5./12. — Skakkeborg afg. Genua 4./12. — Skanderborg ank. Tunis 4./12. — Skjoldborg pass. København 6./12. — Skodsborg ank. København 6./12. — Spigerborg ank. Pillau 6./12. — Stegelborg ank. Cardiff 3./12. — Stjerneborg pass. Lydd 6./12. — Søborg pass. København 4./12. — Taarnborg ank. Sarpsborg 2./12. — Tuborg ank. Chantenay 4./12. — Ulfsborg pass. Sagress 5./12. — Uranienborg ank. København 4./12. — Visborg ank. Danzig 6./12. — Vordingborg pass. København 4./12. — Ørkild pass. Beachy Head 5./12.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Suez 7./12. udg. — Samui afg. Genua 6./12. udg. — Bandon ank. Bangkok 1./12. udg. — Pangan afg. Nørre Sundby 6./12. udg. — Chumpon afg. Port Said 8./12. hjemg. — Arabien pass. Perim 5./12. hjemg. — Siam pass. Perim 7./12. udg. — Kina ank. Rotterdam 7./12. udg. — Tranquebar ank. København 5./12. — Indien afg. Las Palmas 26./11. ndg. — Cathay afg. Durban 24./11. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Nørre Sundby 6./12. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 30./11. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 3./12. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 6./12. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 8./12. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Methil 8./12. til Swinemünde. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 8./12. til København. — Russ, Peersen, ank. Sabine Pass 2./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. København 6./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Hull 30./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 16./11. til Pensacola. — Generalkonsul Palliseu,

Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 29./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Pensacola 2./12. — Newa, Dahl, afg. Bordeaux 6./12. til Cardiff.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Borgå 7./12. til Barcelona. — Nautik, Nielsen, pass. Hanstholm 9./12. for Gjedser. — Nordsvæn, Gram, pass. Holtenau 8./12. for Reval. — Nexos, Basse, afg. Gåndla 7./12. til Hamburg. — Ellen, Hansen, pass. Hook of Holland 7./12. for Barcelona. — Fylla, Brinch, ank. Barcelona 7./12. — Inger, Schiff, afg. Friedrichstadt 8./12. til Grimsby. Karla, Nielsen, ank. Valencia 8./12. — Laura, Pedersen, ank. Kubikenborg 5./12. — Marie, Jessen, ank. Kjøge 7./12. — Nora, Lauritsen, afg. La Pallice 8./12. til København. — Cito, Jepsen, pass. Holtenau 9./12. for Antwerpen. — Dagmar, Skou, pass. Brixham 5./21. for Rabat. — Nerma, Madsen, ank. Seaham 8./12. — Olga, Christensen, ank. Tanger 9./12. — Polly, Mathiasen, afg. Mariager 9./12. til Warnemünde. — Rigmor, Larsen, ank. Gandia 6./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Methil 4./12. — London, Bom, ank. Kiel 7./12. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 9./12. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Burntisland 7./12. til Kullundborg.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Lübeck 8./12. til Riga. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Tyne 8./12. til Lübeck. — Roma, v. Thun, afg. Blyth 7./12. til Königsberg.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, ank. Newcastle 8./12. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 9./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. Odense 10./12. til London.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 6./12. for Hamburg. — Nelly, J. B. Clausen, pass. Sagress 7./12. for Cartagena. — Fanny, Eriksen, pass. Dungeness 8./12. for La Rochelle. — Lilly, Duhn, pass. K. W. Kanalen 5./12. for Alicante. — Alexy, C. J. Clausen, ank. Stugsund 9./12. — Dagny, Degn, ank. Barcelona 1./12. — Mary, Bang, ank. Halmstad 8./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 8./12. — Freja, Nielsen, ank. København 8./12. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 6./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Santiago de Cuba 9./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gravesend 9./12. — Svend, Schmidt, afg. Preston 6./12. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 8./12.

Nordsvæn. Nordland, Larsen, afg. Libau 9./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Pillau 8./12. — Holland, Poulsen, ank. Methil 8./12. — England, Andersen, ank. Burntisland 9./12. — Rusland, Bennetsen, ank. Caen 4./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 7./12. — Helene, Sørensen, afg. Aarhus 7./12. — Sjælland, Svarrer, afg. Hull 8./12. — Agnete, Dam, ank. Rouen 9./12. — Herminia, Farup, afg. Odense 7./12. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 3./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Tynen 8./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 9./12. — Valborg, Hansen, ank. Kolding 9./12. — Gunhild, Hansen, ank. Goole 8./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Korsør 5./12. til Methil.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Burntisland 2./12. — Martha, Christensen, afg. Nizza 9./12. — Elna, Ratbje, ank. Methil 8./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 9./12. — Harriet, Larsen, ank. Oran 7./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Arzew 9./12. — Simone, Møller, afg. Rouen 9./12. — Jeanne, Olsen, afg. Grangemouth 2./12. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 8./12. — Daisy, Lagesen, ank. Cardiff 8./12. — Annine, Leth, afg. Stax 1./12. — Kamma, Løffler, ank. Sousse 4./12.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Karrebæksmunde 7./12. — Emanuel, Svane, ank. Honfleur 8./12.

Sejlskibe.

Nordby. Fana, Thora, Thomsen, har pass. Sidney p. R. t. Havlock.

Æro. Anne, Mikkelsen, ank. Cadiz 6./12. — Ellen, Lauritzen, ank. Kirckaldy 6./12. — Aha, Petersen, ank. Hamburg 6./12. — Christian, Nielsen, ank. Yrby 6./12. — Astræa, Svane, ank. Portland 4./12. p. R. t. Highbridge. — Majus Bay, Østermann, ank. Naskov 8./12. — Anna, Petersen, ank. Wemyss 7./12. — Marie, Petersen, ank. Pillau 8./12. — Laura, Jensen, afg. Livorno 7./12. for Cadiz. — Hamlet, Rasmussen, ank. Korsør 8./12. — Arken, Andersen, ank. Halmstad 9./12. — Ægir, Winther, ank. West Wemyss 9./12. — Argus, Hansen, afg. West Wemyss 6./12. til Ærskjøbing. — Vera, Thjellesen, er afg. fra Bridgeness til Bogense. — Ingolf, Olsen, var 8./12. til Ankers ved Læse Nordvestrev. — Salvador, Fabricius, var 8./12. til Ankers ved Læse Nordvestrev. — Rise, Bager, ank. Kristianssand 8./12.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — København, den 12. December 1911. — Danmarks Handelsflåde i 1910. — Tilsyn med Søkort. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen. (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Dr. med, Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Eftf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garantierar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Bstervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Bstervig“.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 97.

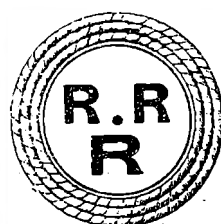
Kjøbenhavn, Fredag den 15. December 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel. Otto Schwades Dampumper
 Blåkes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæiter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



A/s **Randers Rebslaaeri**
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Coeos
 i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaloug
 til Skibsbrug og Elevatorer.
 Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen
 i Aarhus.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
 (SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
 Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oekslar og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenague Telefon-Nr. 42

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Telefon 297 og 1297.
 Telegramadresse: Cseifert.

C. L. Seifert,
 Kgl. Hof-Guldtrækker.
 St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.
 Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

DANSKE LLOYD,
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177.

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
 Specialitet:
elegante Uniformshuer.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16 Netto Reg.-Tons, lader ca. 50 Tons dw., bygget 1905. Motoren 20 H.K. „Avance“.

Nærmere Oplysninger ved
C. Møller,
Dania, Mariager.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Remington,

eneste Skrivemaskine med
Key Set Tabulator,
ny epokegørende Oplindelse.
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Skipper søges.

Til en 80 Tons D. H. Motor-Skonnert søges en yngre, ædruelig og energisk Fører paa Part. Eventuelt Parttager. Bilet, mrkt.: „Motor-Skonnert 80“, modt. „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 1 Maaned.



KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.
Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.

Skib til Salg.

Sk. „Martha“ af Marstal til Salg straks. Netto 63 Tons. Laster ca. 135 Tons. Dybtgaaende 7 Fod. I god sejlklar Stand. Oplagt i Marstal. Man bedes henvende sig til Føreren C. Madsen, Marstal.

Skib til Salg.

Sk. „Falken“, 38,42 N.-T., 85 dw. Nærmere meddeler Skibsfører H. Chr. Jensen, St. Slotsvej 2, Kanalvejen, Odense.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Køb K. Tel. 3662

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: **Indbundet 1 Kr., indbundet og gennemtrukt med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: **Indbundet 35 Øre**

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
H. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kjøbenhavn, den 15. December 1911.

Som vore Læsere vil have bemærket af en Artikel i dette Blads Nr. 85 d. A. med Overskriften Bladsagen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, som paa Foreningens Vegne var indsendt af dens Sekretær, Kaptajn Minor Rasmussen, er der sket et i høj Grad beklageligt Brud indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening, idet dens Afdeling for mindre Skibe i en Skrivelse af September d. A. har udmeldt sig af Hovedforeningen fra og med den 1. Januar 1912.

Denne Beslutning maa siges at være kommet i høj Grad overraskende, idet et af Afdelingens Sekretær, Translatør Rasmussen, paa Hovedforeningens Generalforsamling i Odense i Juli Maaned d. A. stillet Forslag om, at Afdelingen ved at renoncere paa Dansk Søfartstidende kunde faa Tilladelse til at tilbageholde Kr. 3,50 pr. Medlem af Kontingentet til Hovedforeningen, var blevet taget tilbage af Hr. Rasmussen, da Diskussionen om Sagen havde vist, at der ingen Stemning var for dette Forslag indenfor Hovedforeningen.

Naar Hr. Rasmussen og Bestyrelsen for Afdelingen for de mindre Skibe trods den saaledes paa Hovedforeningens Generalforsamling truffne Afgørelse, der jo maatte anses som bindende, i det mindste til næste Aars Generalforsamling, nu alligevel har løsrevet Afdelingen fra Foreningens øvrige Kredse, maa denne Fremgangsmaade i høj Grad beklages, da Erfaringen, baade her og andet Steds, har vist, at hvis der skal udrettes noget af Betydning til Gavn for Skibsfarten, saa gælder det netop at staa enig og samlet. Formentlig vil dog mange af Afdelingens Medlemmer være klar over, at den saaledes valgte Fremgangsmaade er et Overgreb og Brud paa den truffne Aftale, samt at Følgen af den Politik, som Afdelingen for de mindre Skibe er slaaet ind paa i de senere Aar, let vil ende med dens fuldstændige Isolering fra den øvrige Skibsfart til Skade for alle i en rolig Udvikling af Skibsfartens Tarv interesserede Parter.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende, der nøje bekræfter vor Meddelelse i forrige Nummer om Trafikforstyrrelser i Kejser Wilhelm Kanalen:

I »Ostsee-Zeitung« for den 7. ds. skal der, paa Grund af Lodsmangel ved Kejser Wilhelm Kanalen, være fremkommet en Meddelelse af følgende Indhold:

»I Stettins Rederikredse klages der stærkt over den store Mangel paa Lodser i Kejser Wilhelm Kanalen, og Tilstanden er for Tiden i den Grad utilfredsstillende, at flere herværende Rederier har bestemt sig til for Fremtiden ikke længere at benytte Kanalen, da Skibene ved at passere denne ikke mere opnaar nogen Fordel mod Vejen om Skagen.

Den Tid, man sparer ved at benytte Kanalen paa Vejen til Rotterdam eller London, udgør c. 16 Timer; men denne Tid bliver hyppig helt, ja endogsaa dobbelt ophævet ved den stærke Lodsmangel i Hollenau og Brunsbüttel, saa at de Kanalafgifter, som f. Eks. for en Damper paa 1,200 Tons Lastevne udgør 500 Mark, er bortkastede Penge. — Den ved Ansættelsen af Lodser udviste Sparsommelighed er saa meget mere uforstaaelig, som Kanalforvaltningen allerede ved tre à fire Dampers Benyttelse af Kanalen fortjener en Lods' Lønning.«

Den truende Jernbanestrejke i England. Den danske Generalkonsul i London, V. Faber, har under 9. ds. sendt følgende Indberetning til Udenrigsministeriet:

Den af det engelske Underhus anbefalede Konference mellem Jernbanedirektørerne og Jernbanearbejderne synes at lede jævnt, men sikkert, til det forønskede Resultat. Det første Møde mellem Parterne blev aabnet i Handelsministeriet den 6. ds. og fortsat de to følgende Dage. Saa vel Handelsminister Buxton som Forligsmægleren Sir George Askwith var til Stede.

De to Parter har diskuteret den af Jernbanekommissionen afgivne Betænkning. Forhandlingerne har været strængt personlige, og meget lidet er kendt om, hvad der er forhandlet. Saa meget er dog sivet ud, at Stemningen er meget forsonlig paa begge Sider. Der er opnaaet Enighed om en lang Række Divergenser, men et Par større Hovedspørgsmaal staar dog endnu uløst.

I Arbejderkredse har man i Dag det Indtryk, at der ikke bliver nogen Strejke. Man er for Tiden i Færd med at optælle Tallene fra Afstemningen mellem Arbejderne om, hvorvidt de anbefaler en Strejke eller ikke, men ingen lillægger nu denne Afstemning videre Betydning, og Resultatet bliver næppe en Gang offentliggjort, dersom Konferencen bringer tilfredsstillende Ordning. I alle indviede Kredse hævder man i hvert Fald bestemt, at der ikke bliver nogen Julestrejke, og Forligsmanden har offentlig sluttet sig til den Antagelse.

De danske Afskibere kan derfor rolig træffe deres Dispositioner med Hensyn til Julehandelen paa det engelske Marked.

Sø- og Handelsretsdomme. Den 13. ds. blev Firmaet Jansen & Co. for Damperen »Veerhaven« af Rotterdam tilpligtet at betale 22,500 Kr. til Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise i Anledning af bemeldte Dampers Bjergning efter Grundstødning paa Anholt Østerev, d. 21. Oktober d. A.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilkendtes 9,600 Kr. med Renter fra 14. November 1911 hos D. F. D. S. for Opfiskning af 508 Tønder, indeholdende Olje og Fedt, stammende fra D. F. D. S.s Damper »Saxo«, der Natten mellem den 1. og 2. April var sunken i Drogden efter en Kollision. (Ritz. Bur.)

Reddet Skibsbesætning. London, 13. December. (Ritz. Bur.) Til Lloyds telegraferes fra Lowestoft: Smakken »Leslie« har i Nat her landsat Besætningen fra dansk Skonnert »Frederik og Ane« af Marstal, paa Rejse fra Bogense til Yarmouth med Byg. Skonnerten er sunken 50 engelske Mil fra Lowestoft.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 13. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Isfri. Klingerfjorden: Drivis, lukket for Sejlskibe.

Hudiksvall. Isfri.

Vyl Fyrskib udlægges i Følge »Efterretninger for Søfarende« atter paa Station i den første Halvdel af Januar Maaned 1912.

Midlertidige Bestemmelser angaaende Farvandslodning, der træder i Kraft 1. Januar 1912, findes gengivet i omstaaende Nummer af

»Efterretninger for Søfarende«. Alle tidligere fastsatte Tillægsbestemmelser om Farvandslodninger bortfalder. De nugældende midlertidige Takster for Farvandslodninger og for Lodsernes Rejse- og Dagpenge forbliver derimod uforandret.

Rettelse. I en Artikel i dette Blads Nr. 94 med Overskriften Dieselmotorskibe er ved en Fejlagelse en i Holland bygget Tankbaad blevet kaldt »Nep-tunus«; dens Navn er »Vulcanus«.

Danmarks Handelsflaade i 1910.

(Fortsat.)

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1910 stiller sig saaledes: (se Tabel II.)

Tilgangen i 1910 til den danske Sejlskibsflaade udgjorde 60 Skibe med 2,393 R.-T., hvoraf 38 (978 R.-T.) var nybygget her i Landet, og 22 (1,415 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet. Tilgangen af Sejlskibs-Tonnage her fra Landet, der, efter en jævn Nedgangsperiode, steg stærkt i 1907 (til 5,037 R.-T.), er i de tre sidste Aar atter gaaet ned og er i 1910 kun lidt over en

skibene baade ved Salg til Udlandet (7,098 R.-T.), og ved Forlis (5398 R.-T.). Mellem Forlisene kan særlig nævnes Dampskibet »Cambodia«, hvorved 16 Menneskeliv gik tabt, Skonnerten »Charlotta«, 3-m. Skonnert »Iver Hvitfeldt« og Barkskibet »Prinsesse Marie« samt Motorfartøjerne »Argo« og »Frem«, ved hvilke fem Forlis ialt 41 Menneskeliv gik tabt. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, men c. 2,5 pCt. af Sejlskibs-Tonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Tilgangen og Afgangen af Skibe fremgaar det, at det samlede Beløb, der medgik til Anskaffelsen af danske Handelsskibe i 1910 (c. 10,20 Millioner Kr.), er c. 3,60 Millioner Kr. større end det foregaaende Aar, men dog kun knapt Halvdelen af det tilsvarende Beløb i 1907 (c. 21,38 Millioner Kr.). Betragter man tillige Beløbet for Skibe solgt til Udlandet og tabt ved Forlis finder man, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger og ved Køb minus Salg til Udlandet og Forlis udgør c. 3,02 Mill. Kr. i 1910, idet Afgangen har udgjort c. 7,18 Mill. Kr., hvoraf Salget var c. 5,64 Mill. Kr. I 1907 udgjorde den samlede Værditilgang c. 12,35 Mill. Kr., idet Anskaffelsen androg c. 21,38 Mill. Kr., medens Afgangen ved Salg og Forlis var c. 8,83, hvoraf Salget beløb sig til c. 7,21 Mill. Kr.

Bygningsstederne for de i 1910 her i Landet nybyggede danske Skibe var:

Kjøbenhavn 2 Sejlskibe med 10 R.-T., 4 Dampskibe med 3,197 R.-T., Fakse Ladeplads 1 Motorskib med 10 R.-T., Frederikssund 3 Motorskibe med 16 R.-T., Hel-

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygn. her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
1910														
Sejl- og Motorskibe....	38	978	22	1,415	60	2,393	63	3,871	32	3,274	124	990	219	8,135
Dampskibe..	9	5,074	17	12,825	26	17,899	8	5,998	17	7,098	4	55	29	12,551
Tilsammen	47	6,052	39	14,240	86	20,292	71	9,269	49	10,372	128	1,045	248	20,686

Femtedel af Tilgangen i 1907. Tilgangen fra Udlandet, der ellers er mere variabel og skiftende fra Aar til Aar, var i 1907 1,957 R.-T., gik i 1908 ned til 1,072 R.-T. men steg i 1909 til 1,201 R.-T. og i 1910 til 1,415 R.-T. Alle de her i Landet i 1910 nybyggede Sejlskibe var paa 2 Staalskibe nær af Træ; heraf var det ene Staalskib og 23 Træskibe forsynet med Motor. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 28 (med 198 R.-T.) henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeridrift; heraf var 19 (med 102 R.-T.) nybygget her i Landet, Resten 9 (med 96 R.-T.) indført fra Udlandet.

Tilgangen af Dampskibe i 1910 omfattede 26 Skibe med 17,899 R.-T., hvoraf 9 (med 5,074 R.-T.) var nybygget her og 17 (med 12,825 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet. Medens i 1908 i Modsætning til tidligere Aar danske Skibsværfter havde leveret den største Del af den anskaffede Tonnage baade for Dampskibene og for Sejlskibene — men hele den anskaffede Tonnage var rigtignok kun meget ringe — er i 1909 og 1910 atter det tidligere Forhold indtraadt, hvorefter den overvejende Del af den anskaffede Tonnage er indkøbt fra Udlandet, samtidig med at denne Tonnage i 1910 for Dampskibenes Vedkommende er over fem Gange større end i 1908.

Den samlede Afgang i 1910 fra Handelsflaaden omfattede ialt 248 Skibe med 20,686 R.-T., hvoraf 9,269 R.-T. gik bort ved Forlis, medens 10,372 solgtes til Udlandet og 1,045 (hvoraf 4 Dampskibe med 55 R.-T.) blev ophuggel. Afgangen i 1910 var størst for Damp-

singør 2 Motorskibe med 9 R.-T., 4 Dampskibe med 1,864 R.-T., Kalundborg 1 Sejlskib med 5 R.-T., 2 Motorskibe med 9 R.-T., Korsør 2 Motorskibe med 10 R.-T., Nysted 1 Sejlskib med 55 R.-T., Nykjøbing F. 1 Sejlskib med 4 R.-T., Stubbekjøbing 1 Sejlskib med 49 R.-T., Nyborg 1 Sejlskib med 6 R.-T., 1 Motorskib med 4 R.-T., Svendborg 5 Sejlskibe med 691 R.-T., 2 Motorskibe med 22 R.-T., Marstal 1 Motorskib med 6 R.-T., 1 Dampskib med 13 R.-T., Aalborg 1 Sejlskib med 4 R.-T., 1 Motorskib med 13 R.-T., Aarhus 1 Sejlskib med 9 R.-T., Frederikshavn 2 Motorskibe med 9 R.-T., Læsø 1 Motorskib med 5 R.-T., Ringkjøbing 1 Motorskib med 6 R.-T., Skagen 5 Motorskibe med 26 R.-T. Tilsammen 14 Sejlskibe med 833 R.-T., 24 Motorskibe med 145 R.-T., 9 Dampskibe med 5,074 R.-T.

For udenlandsk Regning er der i Danmark i 1910 nybygget 7 Motorskibe med 29 R.-T. og 1 Dampskib med 1,500 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til c. 670,000 Kr. Bygningstederne var: Kjøbenhavn 1 Dampskib med 1,500 R.-T., og Svaneke 7 Motorskibe med 29 R.-T.

De fra Udlandet i 1910 indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningsteder: Landskrona 1 Dampskib med 15 R.-T., Viken 1 Sejlskib med 14 R.-T., Gøteborg 1 Dampskib med 12 R.-T., Capello a. d. Ysel (Holland) 1 Dampskib med 789 R.-T., Haarlem (Holland) 1 Dampskib med 47 R.-T., Antwerpen (Belgien) 2 Dampskibe med 874 R.-T., Newcastle (England) 1

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret:		Kystskibe (over 4 til 100 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (over 100 til 500 R.-T.)		Store Skibe (over 500 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1895	Sejl- og Motorskibe	2,496	49,894	464	90,507	50	38,505
	Dampskibe	152	3,696	138	34,866	111	105,497
	Tilsammen	2,648	53,590	602	125,373	161	144,002
1909	Sejl- og Motorskibe	2,878	49,185	292	52,133	9	14,072
	Dampskibe	197	6,462	136	37,477	319	362,426
	Tilsammen	3,075	55,647	428	89,610	328	376,498
1910	Sejl- og Motorskibe	2,710	46,799	288	51,457	7	11,138
	Dampskibe	179	5,498	141	39,684	323	366,875
	Tilsammen	2,889	52,297	429	91,141	330	378,013

Dampskib med 754 R.-T. Tilsammen: 1 Sejlskib med 14 R.-T., 7 Dampskibe med 2.491 R.-T.

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, som viser:

Fordelingen i 1910, 1909 og 1895 (det første Aar efter Indførelsen af »British Rule« som Maalingsregel) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Det fremgaar heraf, at det er de smaa Skibe (tildels) og de store Skibe, der er gaaet frem saavel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten i Antal baade for Sejlskibene og for Dampskibene, hvorimod der for Tonnagen er en mindre Afgang for Sejlskibene, men en betydelig Tilgang for Dampskibene; i Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen kun paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampskibene, idet der, i endnu stærkere Grad end ved de mellemstore Skibe, er Tilbagegang i Tonnagen for store Sejlskibe, hvilke synes snart at skulle omtrent helt forsvinde.

Medens Gennemsnits-Tonnagen baade for Sejlskibe og for Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper omtrent er forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, har der for de store Skibes Vedkommende, hvor der kun er en fast Grænseløst nedefter, været en betydelig Forøgelse af den gennemsnitlige Tonnage: denne steg for Sejlskibene fra 770 R.-T. den 31. December 1895 til 1,591 R.-T. den 31. December 1910 og for Dampskibene fra 950 til 1,136 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 147 ved Udgangen af 1910, nemlig af Sejlskibe 7 med 11,138 R.-T. og af Dampskibe 140 med 226,611 R.-T.

(Sluttes.)

Beregning af Havnegebyrer i Kronstadt.

Firmaet Hans Smith i Kronstadt skriver den 6. ds. til os:

I Henhold til min Cirkulærskrivelse af 6. December f. A., i hvilken jeg indberettede hvilke Forestillinger, jeg havde gjort hos det kejserlig russiske Handels- og

Industriministerium med Hensyn til den i Aarets Løb indførte Modus for Beregningen af Havnegebyrerne, tillader jeg mig herigennem at meddele, at Nr. 112 af Senatspublikationerne om Love og Forordninger, bekendtgør en Forordning fra ovennævnte Ministerium.

Samme kundgør, at det har vist sig nødvendigt delvis at forandre og fuldstændiggøre §§ 4, 5 og 17 af de den 15. Marts 1900 offentliggjorte russiske Skibsmaaleregler.

§ 4 i nævnte Regler har faaet følgende Tillæg:

»I Tilfælde af, at der allerede før Maalingen af Skibet, i de paa det øvre Dæk værende Opbygninger (saasom Skandse, Bak, Hytter etc.) virkelig skulde være anbragt nogen som helst Ladning, bliver i Skibets Rumindhold ubelignet ogsaa saadanne Overbygninger at medregne.«

Nævnte Reglers § 5 har faaet en Ændring for saavidt angaar Tankene for Vandballast.

Medens tidligere kun Bundtanke blev fratrukket Brutto Indholdet, skal fra dette nu trækkes alle Ballasttanke, ligegyldigt hvor de er beliggende, naar de kun bruges til deres oprindelige Bestemmelse, d. v. s. ikke som Rum for Last, Skibsredskaber eller Fyrmateriale.

Foruden disse ny Anordninger har, gennem Korrespondance mellem det under nævnte Departement hørende Søfartskontor og det herværende Toldkontor (Indvendingerne mod Loven stammer fra Kronstadt), Forordningen faaet en Del Kommentarer, og de andre Toldkontorer i St. Petersborgs Tolddistrikt er blevet dette meddelt ved Cirkulærer.

Nævnte Afdeling skriver saaledes den 1. April under Nr. 3310:

Handelshuset Hans Smith i Kronstadt henvendte sig til Ministeriet med en Skrivelse, i hvilken Rigligheden af, at hele Rumindholdet af Bygningerne paa Overdækket medregnes i Skibets Rumindhold, bestrides.

Som Følge heraf har Handelsministeriets Skibsinspektion, der skal prøve Rigligheden af nævnte Beregninger, fastslaaet, at den praktiserede Udregning af Skibenes Netto Reg.-Tonnage ikke er helt korrekt, resp. i Overensstemmelse med Kopierne af Maalebrev og Skibsplaner, idet hele Netto Indholdet af samtlige disse Skibes Overbygninger af Kronstadts Toldvæsen er medregnet, hvad der strider mod Skibsmaalereglernes § 4, efter hvilken kun saadanne Rumindhold af de paa Dækket værende Overbygninger kan medregnes i Brutto, der virkelig kan benyttes til at laste i, eller efter hver Maaling let kan indrettes til nævnte Brug; medens Overbygninger som Halvoverdæk og Halvdæk i den almindelige Praksis ikke er bestemt for Transport af Gods.

Selv om alle de nævnte Overbygninger var indrettet for Transport af Gods, vilde der alligevel ved rigtig Beregning være fremkommet et mindre Netto Rumindhold, saaledes skulde f. Eks. den tyske Dampers »Eriphia« i Følge Beregningen af Kronstadts Toldvæsen have 1,702,58 Netto Reg.-Tons; medens Skibsinspektionen fandt, at den var 1,621,1 Netto Reg.-Tons. Beregningsmaaden herfor er:

Skibets Brutto Indhold i Følge Maalebrev	2,043,266 Tons
« — af Overbygningerne	458,88 «
Totalt Brutto Indhold	2,502,146 Tons

derfra trækkes:

32 pCt. for Maskiner etc.	780,686 Tons
Rum til Besætningen, Material- og Forraadskam- mer	100,36 «
	881,046 «
Netto Reg.	1,621,1 Tons

Samme Slags Opgaver haves for:

dansk Dpsk. »Leif«, der i St. for	1,549,9	kun beregn. til	1,484,1	T.
norsk Dpsk. »Ringhorn« —	1,255,5	«	«	1,198,25
engl. Dpsk. »Athenic« —	2,891,7	«	«	2,628,28
dansk Dpsk. »Europa« —	1,090,98	«	«	1,045,37

Som Følge deraf beder Skibsfartsafdelingen Kronstadts Toldvæsen nøjagtig at undersøge, hvilke af Overbygningerne paa nævnte Dampere, der stemmer overens med andet Afsnit af § 4 i Skibs-Maalereglerne og bringe Afdelingen Meddelelse derom.

Den 17. August 1911 svarede Afdelingen under Nr. 8418 bejaende paa en Forespørgsel fra Kronstadts Toldvæsen, om Rumindholdet af den Slags Bygninger paa Dæk, der kun har Netto Indhold (som f. Eks. Fordæk, Bak og Agterhytter), skal medregnes i Skibenes Brutto Indhold, med andre Ord, om der ogsaa for disses Rumindhold skal gøres et Fradrag af 32 pCt., og opgav som Eksempel nedenstaaende Beregning af Netto Rumindholdet paa den norske Dampers »Rimfaxe«:

Skibets Brutto Rumind- hold i Følge Maale- brevet	1,119,25 Tons
Brutto Rumindholdet af de midterste Overbyg- ninger	140,68 «
Skandsens Rumindhold . .	43,45 «
	1,303,78 Tons
Frdrag af 32 pCt. for Drivkraften etc.	417,08 Tons
Frdrag for Mandskabs- og Navigationsrum	112,25 »
	529,33 «
Netto	774,05 Tons

Den samme 17. August 1911 oplyser Afdelingen for Søsøskibsfart paa Forespørgsel fra Kronstadts Toldvæsen, i Anledning af, at den svenske Dampers »Irene«, som det fremgaar af Skibsdokumenterne, er bleven maalt forskellig i forskellige Havne i Storbritannien og det fra 1,091,78 til 1,775,5 Netto Reg.-Tons under Nr. 8418, at medens i Følge §§ 3 og 4 i de russiske Skibsmaaleregler, Rumindholdet af Overbygningerne skal inkluderes i Skibets Brutto Indhold, skal i Følge § 85 i de af »Board of Trade« givne Regler af 1894 saavel som § 3 i Instruksen om Skibsmaalereglerne af 1907, Kubikindholdet af enhver Dæksladning og Rumindholdet af de af Last optagne Overbygninger medregnes i Skibets Netto Rumindhold.

Sluttelig skriver Ministeriet den 2. Oktober 1911 under Nr. 6254 til mig som Svar paa mine ovennævnte Indvendinger, at Maalingen af Netto Rumindholdet paa

de angivne Dampere fra Kronstadts Toldvæsens Side ikke er foretaget helt i Overensstemmelse med Reglerne i den betræffende Lov, hvad ogsaa Afdelingens ovennævnte Skrivelse til Kronstadts Toldvæsen af den 1. April d. A. under Nr. 3310 bekræfter; endvidere at de for meget opkrævede Gebyrer for disse Skibe, efter Toldplenarfor-samlingens og Kontrolkamrenes Beslutning, naar der fra disse Side ikke blev gjort andre Indvendinger mod Tilbagebetaling, skal godtgøres.

Til Spørgsmaalet om Toldvæsnets Berettigelse til Efterskudsopkrævning af Skibsgebyrer for Overbygninger, hvad der er gjort Forsøg paa, udtaler Afdelingen som sin Formening, at Toldvæsnets ikke var berettiget dertil, saafremt det drejer sig om Rejser, der har fundet Sted før Tolddepartementets Forordning af 12. September 1910 under Nr. 25358.

Da jeg har Grund til at anslaa, at forskellige russiske Toldkamre siden den 12. September 1910 ikke har beregnet Havnegebyrerne i Overensstemmelse med ovenstaaende Fortolkning af Forordningen, undlader jeg ikke at gøre opmærksom herpaa.

Havnegebyrerne beløber sig til 20 Kopeck pr. Reg.-Ton, og man vil let kunne konstatere mulige Differencer (der alle turde være i Skibenes Disfavør) ved at jævnføre Skibenes Maalebreve med Toldkamrenes Kvitteringer.

Hans Smith.

Frugtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt Forandringer af nogen Betydning i hjemgaende Retning, undtagen for Østersøens Vedkommende. I dette Marked er der jo nu kun et meget begrænset Virkefelt, og de vanskelige Forhold med Hensyn til at skaffe Tørn i England for Kul har bragt flere Baade til at søge Frugt fra Østersøen, hvilket har influeret paa Markedet. Fra Libau eller Windau er der saaledes sluttet til 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 11 à 11¼ d. London, 1/3 Rouen. Fra Østkysten er Kulfragterne indefter til Østersøen ogsaa lavere, uden Tvivl i første Række fordi det er saa vanskeligt, ja næsten umuligt, at skaffe Lastetørn for December Afskibning. Ad Middelhavet til synes Tonen ogsaa at være en Kende svagere. Opholdene paa Kulpladserne er gennemgaende lange, men indirekte gavner det jo Markedet som Helhed, naar Skibene ligger stille. De større Markeder som U. S., Indien, Sortehavet etc., ligger derimod stadig særdeles faste, navnlig Sortehavet for prompt Lastning og for de Pladers Vedkommende, hvor der er Isfare. Saaledes har Kherson betalt 12/3 for Korn til London, i Tilfælde af Is kompletterende i Odessa eller Nikolajeff 1/ mindre, medens Novorossisk for en Dampers paa 2,800 Tons opnaaede 20/ for Oljekager til Danmark, Basis én Lossehavn, hvilket vistnok er en Rekord-fragt i en meget lang Aarrække, men der er ogsaa Is-risiko. I øvrigt betalles der i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Bønner fra Vladivostok til U. K./Kontinentet sluttedes til 30/ (én), 31/ (to Havne) pr. December og til 29/4½ (en Havn) pr. Februar. Australien/U. K., Kontinentet 26/3 pr. December—Januar. Sukker i Sække fra Java til U. K./Kontinentet 28/6 pr. December—Januar. Fra Birma sluttedes til 26/ til Holland eller Tyskland pr. 1.—20. Februar og til 26/3 O. C., 26/ Weser pr. Februar—Marts. Kalkutta/U. K., Kontinentet 23/9 (én), 24/6 (to Havne) d. w. Basis, »net terms« pr. December—Januar. Bombay/U. K., Kontinentet (to gode Havne) 21/6 d. w. Basis pr. December. Bombay/Mostyn Deeps 20/6 for Erts pr. December—Januar. Fra Kur-

(Fortsættes Side 753.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Eyrropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kablelængder (Kbl) eller Meter (m).

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2742. Midlertidige Bestemmelser angaaende Farvandslodsning.

Helsingørs Lodseri har Berettigelse og Forpligtelse til at foretage:

1) Gennemgaaende, uafbrudte Lodsninger fra Skagen gennem Kattogat og Øresund til Falsterbo og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Skagen som i udenlandsk Havn.

2) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Bornholm og Falsterbo gennem Øresund og Kattogat til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Havn.

3) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Sundet N. om Sjælland gennem Store-Bælt til Albuken eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel i Sundet som i udenlandsk Havn.

4) Gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Schultz's-Grund gennem Store-Bælt til Albuken eller Gulstav, Gjedser og Bornholm af Skibe, der forud er berømtede paa at foretage Tilbagerejser fra Østersøen gennem Sundet. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Schultz's-Grund og i Sundet som i udenlandsk Havn.

Bestillinger paa disse Farvandslodsninger tilstilles Lodsriet.

Drager Lodsri har Berettigelse og Forpligtelse til at foretage gennemgaaende, uafbrudte Lodsninger fra Bornholm og Falsterbo gennem Øresund til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Havn.

Bestillinger paa disse Farvandslodsninger tilstilles Lodsriet.

Frederikshavns-Hersholmens Lodsri har Berettigelse og Forpligtelse til at foretage gennemgaaende, uafbrudte Lodsninger fra Skagen gennem Kattogat og Store-Bælt til Albuken eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Skagen som i udenlandsk Havn.

Lodserne er desuden berettigede og forpligtede til at foretage gennemgaaende, uafbrudte Lodsninger fra Schultz's-Grund gennem Store-Bælt til Albuken eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er dem tilladt at gaa om Bord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel ved Skagen som i udenlandsk Havn, for at være rede til at begynde Lodsninger ved Schultz's-Grund.

Bestillinger paa disse Farvandslodsninger tilstilles Lodsriet.

Nyborg Lodsri har Berettigelse og Forpligtelse til at foretage gennemgaaende, uafbrudte Lodsninger fra Bornholm, Gjedser, Albuken eller Gulstav gennem Store-Bælt 1) til Schultz's-Grund 2) til Sundet og 3) til Skagen. Det er Lodserne tilladt at gaa ombord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger, saavel paa ethvert Sted i Østersøen som i udenlandsk Havn.

De Lodsere, hvis Farvandslodsning er bestemt til at ophøre ved Schultz's-Grund, kan følge med Skibet til Sundet, Skagen eller udenlandsk Havn.

Lodserne ere endvidere berettigede og forpligtede til at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger fra Schultz's-Grund gennem Store-Bælt til Albuken eller Gulstav, Gjedser og Bornholm. Det er Lodserne tilladt at gaa ombord i de Skibe, der ønsker saadanne Farvandslodsninger i København.

Bestillinger paa disse Farvandslodsninger tilstilles Lodsriet.

De nugældende, midlertidige Takster for de paagældende Farvandslodsninger og for Lodsernes Rejse- og Dagpenge forblive uforandrede.

udenlækket. 53° 43' 09" N. Br. 8° 02' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2334. København 1911.)

2771. **Fyr forandret. Wangerooq. Jade.** Wangerooq Fyr er nu forandret. 58° 47' 25" N. Br. 7° 54' 09" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2651. København 1911.)

2772. **Vinterafmærkning. Dovretief og Busetief. Ostrifrische Øer.** I Dovretief inddrages Lys- og Klokketønde D 1 (Anduvningstønden). 53° 44' 35" N. Br. 7° 08' 42" Ø. Lgd., og Lystønde D 2 ombyttes med en sort Spidstønde med Diamant; 53° 43' 41" N. Br. 7° 08' 36" Ø. Lgd.

I Busetief ombyttes Lys- og Klokketønde 2 med en sort Spidstønde med Diamant; 53° 41' N. Br. 7° 07' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2465. København 1911.)

2773. **Tønder inddraget. Vogelzand. Zeegat van Texel. Holland.** De 2 røde Vagere ved Skydeskiverne paa Vogelzand er inddraget. 53° 03' N. Br. 5° 00' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 714. København 1911.)

2774. **Tønder inddraget. Malzwin. Texelstroom. Tønder udlagt. Zeegat van Texel.** Ved Sømineovelespladsen i Malzwin er de rød og sort mærkede Stumpstønder med Kryds paa 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 34" Ø. Lgd. og 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 00" Ø. Lgd. og de røde Spidstønder paa 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 28" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 56" Ø. Lgd. inddraget.

Ved V.-Siden af Schulpenagt er der udlagt 2 rød og sort mærkede Stumpstønder uden for Farvandet paa henholdsvis 52° 56' 55" N. Br. 4° 42' 02" Ø. Lgd. og 52° 57' 10" N. Br. 4° 42' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 713. København 1911.)

2775. **Tønde inddraget. Monster. Zeegat Hoek van Holland.** Den røde Spidstønde ved Losspladsen ved Monster inddrages om kort Tid. 52° 01' 30" N. Br. 4° 07' 30" Ø. Lgd.

2776. **Klokketønde udlagt. Foul Holme Sand S. Humber. England.** En rød Klokketønde med hvid Strihe og mærket »Deposit« er udlagt 16½ Kbl N. 39° Ø. fra Newsham Booth høje Fyr og N. 82° Ø. fra Killingholme høje Fyr. Newsham Booth høje Fyr: 53° 38' N. Br. 0° 11' 30" V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2777. **Forestaende Forandring af Fyr. La Croix. Rivière du Trioux. Frankrig.** I Slutningen af 1911 forandres La Croix hvide Fyr med En-Formørkelse til at vise Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Fyret skal lyse kraftigst fra N. 52° V. til N. 38° V. Synsvidde: 17 Sm. I øvrigt uforandret. Det nye Fyr kan brænde til Føseg. 48° 50' 16" N. Br. 3° 03' 15" V. Lgd.

2778. **Lystønde atter udlagt. Walney Channel. Barrow. England.** Lystønden paa Barren ved Walney Channel, 4½ Kbl S. 33° Ø fra Walney Fyr, er atter udlagt og den sorte Stumpstønde inddraget. Fyret: 54° 03' N. Br. 3° 10' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1696. København 1911.)

2779. **Greenwich Tid indføres. Portugal.** Fra 1ste Januar 1912 benyttes Greenwich Mideldtid (V.-evropæisk Tid) i Portugal.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2780. **Fyr forandret. Egg Point. St. Anthony. St. Mein Bay. Newfoundland Ø.-Kyst.** Det hvide, faste Fyr paa Egg Point er forandret til et Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sek., Lys 2½ Sek., Mørke 2½ Sek. Synsvidde: 10 Sm. Rød og hvid lodret stribet Fyrtaarn. 51° 22' N. Br. 55° 33' V. Lgd.

2781. **Tøndes Beliggenhed. South West Ledge. Cape Sable. Nova Scotia SV.-Kyst.** Lys- og Fløjtønden ved South West Ledge, der fandtes at ligge borte fra sin Plads, er nu flyttet tilbage til Pladsen i Kortet. 43° 21' 00" N. Br. 65° 39' 47" V. Lgd.

2782. **Vrag afmærket. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Skonnerten »Louis V. Chaples« er sunket e. 1½ Sm N. 82° Ø. fra »Handkerchief« Fyrskib Nr. 4. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt i 13; m Vand, e. 120 m SØ. fra Vraget. Handkerchief Fyrskib Nr. 4: 41° 29' 14" N. Br. 70° 04' 00" V. Lgd.

2783. **Afmærkning af Vrag forandret. Tail of the Horseshoe Shoal. Chesapeake Bay.** Lystønden ved Vraget af Skonnerten »Stella B. Kaplan«, der ligger sunket e. 6 Sm S. 84° Ø. fra Thimble Shoal Fyr, er ombyttet med 4 Spirtpønder, hvorfra det vises rød Lys. Thimble Shoal Fyr: 37° 00' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2418. København 1911.)

2784. **Løb uddybet. Southern Branch. Elizabeth River. Chesapeake Bay.** Et Løb er uddybet i den S.-lige Gren af Elizabeth River ovenfor Norfolk and Portsmouth Belt Line Jernbanebro til dybt Vand ud for United States Naval Magazine nær ved Gilmerton. Løbet er

Disse Bestemmelser træder i Kraft den 1ste Januar 1912 og gælder indtil videre. Samtidig bortfalder alle tidligere fastsatte Tilførselsbestemmelser om Færvarsslodssætninger. (Danske Lods, Side 28.)

2743. Fyrskibet »Vyle« gennulægges paa Station. Forandring. Nordsøen. Fyrskibet »Vyle« ventes gennudlagt paa sin Station i første Halvdel af Januar 1912. Samtidig inddrages Lys- og Flagetønden, som midlertidigt ligger paa Fyrskibets Plads. Naar Fyrskibet udlægges er det forsynet med en mindre Lokkemast foran for Fyrmasten. Løvet uforandret. 55° 23' (38°) N. Br. 7° 45' (00') Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180 og 245. Danske Lods, Side 26, 75 og 91. Fyr-Port, Side 8 og Nr. 29.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2635. Kjøbenhavn 1911.)

2744. Fyr atter tændt. Kobbergrund. Læsø SØ. Kattegat. Kobbergrund Fyr er atter tændt. 57° 08' 42" N. Br. 11° 19' 03" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2691. Kjøbenhavn 1911.)

2745. Vrag bortsprængt. Palle. Bøgestrømmen. Østersøen. Den paa S-Siden af Indløbet til Bøgestrømmen sunkne Jægt er bortsprængt til en mindste Dybde af 10 m. Vraget ligger c. 40 m fra den yderste Slæge med 2 Halvmærke ved Indløbet og 10 à 20 m S. for S-Kant af Reiden. Tæt N. for Vraget er udlagt en Vragvæger med grøn Slæge og grønt Flag. Tæt Ø for Vraget ligger en Palle med 2 m Vand. Indløbet: 55° 07' N. Br. 12° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2505. Kjøbenhavn 1911.)

2746. Klokketønde ombyttet med. Vintersøen. Kirkegrund. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund Klokketønde er ombyttet med Vintersøenmærket. 55° 06' (13') N. Br. 11° 23' (13') Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2747. Vrag. Smyge Huk Ø. Østersøen. En Damper har rapporteret, at den den 8de December 1911 har lønnet mod et Vrag eller et større Vragstykke 3 Sm Ø. ½ N. fra Smyge Huk, der ligger paa 55° 20' N. Br. 13° 21' Ø. Lgd.

2748. Lystende inddraget for Vinteren. Vanta Hlet. Bottniske Bugt. Sverrig. Lystonden ved Vanta Hlet Grund er inddraget for Vinteren. 62° 29' 12" N. Br. 18° 15' 00" Ø. Lgd.

2749. Fyrskibet »Sulpan« inddraget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Sulpan« er inddraget. 63° 26' 28" N. Br. 20° 44' 50" Ø. Lgd.

2750. Væger udlagt. Söndagsgrund. Wasa Distrikt. Bottniske Bugt. En Væger med V-lig Topbetegnelse er udlagt V. for Söndagsgrund i Færvandet til Gåshällan Lodsplads. 62° 34' 10" N. Br. 21° 02' 40" Ø. Lgd.

2751. Fyr forandret. Nurmis Raumo. Aho Distrikt. Bottniske Bugt. Nurmis Fyr er forandret til at vise Blink 0,6 Sek. Mørke 5,1 Sek. 61° 11' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd.

2752. Baake nedlagt. Aakoluoto. Aho Distrikt. Bottniske Bugt. Efter Fyrtaarnets Opførelse paa Øen Aakoluoto er Baaken nedlagt. Fyret 60° 21' 09" N. Br. 21° 43' 00" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2080. Kjøbenhavn 1911.)

2753. Fyr forandret. Gustafsvärn. Hangö. Gustafsvärn Lyngfyr viser nu grønt Lys fra N. 81 ½° V. gennem N. og Ø. til S. 48 ½° Ø., hvidt Lys derfra til S. 38 ½° Ø., rødt Lys derfra til S. 23 ½° Ø. 59° 48' N. Br. 22° 56' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 197. Kjøbenhavn 1911.)

2754. Forestaaende Trænging af Fyr. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Ved Færvandet fra Torra Hæsten til Väskär Lodsplads opføres Fyr paa følgende Steder: Tallon, Gåskär, Högfolmsören, Homanskär, Uhasudd, Gråhällan, Könskärr, Uthörholm, Winborgsören, Storhällan og Hammoholm. Fyrene tænkes efterhaanden til Forsøg. Väskär Lodsplads: 60° 18' N. Br. 26° 09' Ø. Lgd.

2755. Fyr forandret. Ust-Dvinsky (Dinamünde). Riga. Rusland. Ust-Dvinsky (Dinamünde) Ledefyr ved den V-lige Munding af Düna er forandret. Bagfyret er et hvidt Lyngfyr, der viser Bl-Lys: 57° 03' N. Br. 24° 02' Ø. Lgd. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Fyrene er overet i S. 38° Ø.—N. 38° V. Røde Gitterhaaker. (Kort Nr. 205.)

2756. Lodsampers Taagesignal. Svinemünde. Tyskland. Lodsampere ved Svinemünde, der tidligere gav Taagesignal med Lokomotivfløje, benyttes nu en Tr-Tonefløje. En Dobbelt-tone, der i Henhold til Søvejsreglementet gælder som Bl-Stød, begynder med dyb Tone og ender med høj Tone. Svinemünde Anduvningstønde: 53° 56' N. Br. 14° 16' Ø. Lgd.

2757. Fyr midlertidigt slukket. Wik. Kieler Haven. Det røde faste Fyr paa Due Ø-Alben i Torpedohaalslaven ved Wik paa V-Siden af Kieler Haven er midlertidigt slukket paa Grund af Reparationsarbejder. 54° 21' 25" N. Br. 10° 09' 03" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

2758. Taagesignal. Elle. Drøbakund. Norge. Ved Elle gives Taagesignal med Klokke, Bl-Slag hver 20 Sek. 59° 38' 40" N. Br. 10° 38' 35" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

2759. Uddybningsarbejder. Svelvikstrømmen. Kristiania Fjord. Der foretages Uddybning af Svelvikstrømmen. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvorfra der vises et rødt Flag eller en hvid Lantørne. Dammskibe med mere end 4 m Dybdegaende skal i god Tid give 3 Stød i Flaen, skal vente til Uddybningsmaskinen har forladt, og skal passere den saa langsomt som Strømlørdoldene tillader det. Kun 1 Fartøj maa passere ad Gangen. Uddybningsmaskinen giver Taagesignal med Klokke. Svelvik: 59° 37' N. Br. 10° 25' Ø. Lgd.

2760. Fyr atter tændt. Holmestrand. Holmestrand Fyrhampe er atter tændt. Den viser rødt Lys fra S. 17° Ø. gennem Ø. til N. 73° Ø., fri N. om Hælegrund, hvidt Lys derfra til N. 6° V. Fyret staar 21 m V. fra den tidligere Plads, der var 59° 29' 25" N. Br. 10° 19' 35" Ø. Lgd. **2761. Dybde. Torsbergenden. Forsgrund.** Torsbergenden er uddybt til 7 m, hvilket er angivet i Kortet som Løb for Fartøjer med indtil 6 m Dybdegaende. 59° 08' N. Br. 9° 38' Ø. Lgd.

2762. Ledefyr tændt. Hillesund. Mandal. Ved Hillesund er tændt et Sæt Ledefyr. Bagfyret paa Galharansen er et hvidt Fyr, der viser Lys med En-Fornørkelser; det lyser fra c. S. 74° V. til S. 87° V., stærkest i S. 81° V. Flammens Højde: 25 m. Synsvide: 10 Sm. 59° 01' 30" N. Br. 7° 21' 30" Ø. Lgd. Forfyret, paa Galharansholmen, viser Lys med En-Fornørkelser. Lysene er hvidt fra S. 84° V., fri S. om Olaskærerne, til S. 63° V., fri S. om Lille Kraaka; rødt derfra til S. 70° Ø., fri S. om Dyna (midt mellem Dyna og Nakkøbenhavn); grønt derfra til S. 84° Ø., fri N. om Jernbakken paa Dyna; rødt derfra til N. 81° Ø. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm. Henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Forfyret staar 820 m S. S. 1° V. fra Bagfyret. 59° 01' 25" N. Br. 7° 20' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2763. Baer fundet. Trænen. Nordland. Norge. I Færvandet N. for Huse i Trænen er fundet: 1) En 2 m Baer (Gubrøskærflina) c. 530 m Ø. t. S. ¼ S. fra SØ-Pynten af St. Raanholmen. 2) En 2 m Baer (Fiskpræstevien) tæt ved det Stød, hvor Kortet angiver 15 m, c. 450 m V. t. S. ¼ S. fra Eskjær S.-Pynt. 3) En 4 m Baer NØ. for Ankerpladsen ved Ø-Siden af Sanna, c. 1000 m Ø. ¼ N. fra Transtavens trigonometriske Punkt, der ligger paa 66° 30' N. Br. 12° 03' Ø. Lgd. 4) Taarnskallen V. for Bulholmen antages at ligge c. 250 m NØ. for Pladsen i Kortet.

2764. Baer fundet. Ulstenvik. Søndmøre. I Færvandet ved Ulstenvik paa V-Siden af Harede er fundet: 1) 3 m Baer c. 300 m NV. t. N. ¾ N. fra den SØ-ligste Lyngnaskraake. 2) En 0, m Baer c. 160 m SØ. ¾ Ø. fra samme. 3) En 0, m Baer Hdt N. for Ankerpladsen og c. 260 m N. t. V. ½ V. fra N.-Pynten af Sandness, der ligger paa 62° 20' N. Br. 5° 31' Ø. Lgd. 4) 4 m Vand er fundet paa 5, m Baen omtrent midt for Bugten ved Ulstenvik. 5) 2, m Baen mellem Sneilingen og Osnaes antages at ligge noget Ø-ligere end angivet i Kortet.

2765. Fiskefyr tændt. Stat—Kristiansund N. Fiskefyrene fra Stat til Kristiansund N. er tændt og brænder indtil videre. Stat: 62° 10' N. Br. 5° 05' Ø. Lgd. **2766. Søemærke udlagt. Træet V. Fitjar. Storda. Søndmøreland.** Ved SV.-Kant af Grunden fra den tørre Baer ud for Gaarden Træet ved Ø-Siden af Bugten N. for Fitjar er udlagt en sort Slæge. Træet: 59° 55' N. Br. 5° 19' Ø. Lgd.

2767. Fyr tændt. Lyngholm. Kjøbenhavn. Bømmelfjord. Paa Kjøbenhavn er tændt Lyngholmens Fyrhampe, der viser Lys med En-Fornørkelser. Lysene er grønt fra S. 18° V. til S. 34° V., fri V. om Haaskur; hvidt derfra til S. 39° V., fri Ø. om Store Bløksen; rødt derfra til S. 50° V., fri N. om Lille Bløksen; hvidt derfra til N. 27° Ø., fri V. om Fjennegsholmen. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 7, 4, og 4 Sm, henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. 59° 33' 20" N. Br. 5° 15' 20" Ø. Lgd.

2768. Radiotelegraf-Station oprettet. Eidergalliot. Tyskland. Paa Lodsfyrslet »Eidergalliot« er oprettet en Radiotelegraf-Station med begrænset offentlig Virksomhed. 54° 13' N. Br. 8° 37' Ø. Lgd.

2769. Fyr flyttet. Lystende udlagt. Helgoland. Fyrbakken ved det nye Havneudløb ved Helgoland er nu flyttet til den S-lige Bølgebyders Mølleoved. 54° 10' 36" N. Br. 7° 53' 58" Ø. Lgd.

Lystonden mærket »Sellebunne« er nu udlagt paa Markedens Plads ved Sellebunnen Fløjtønde. 54° 14' 19" N. Br. 7° 50' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2585 og 2708. Kjøbenhavn 1911.)

2770. Fyr brænder til Forsøg. Schillinghorn. Jæde. Det hvide Fyr med Fornørkelser paa Wattet ved Schillinghorn brænder indtil videre til Forsøg. Ændringer i Fyrkarakteren er ikke

6,7 à 7,0 m dybt og 60 à 90 m bredt. Om kort Tid vil det uddybede Løb være fuldtndt til Norfolk and Western Jernbanebro. Southern Branch: 36° 47' N. Br. 76° 17' V. Lgd.

2785. Vrag. Elizabeth River. Chesapeake Bay. En Lægt er sunket i Elizabeth River, c. 1/3 Sm N. 23° V. fra U. S. Naval Hospital Værft. Fra Vraget vises en Lanterne om Natten. Portsmouth Navy Yard: 36° 50' N. Br. 76° 18' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

2786. Lystønde udlagt. Tønde flyttet. South Cut Lower Light. Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Channel Tønde 4 G er flyttet og paa dens tidligere Plads er udlagt Channel Lystønde 2 J, der vises rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 27° 47' 38" N. Br. 82° 34' 22" V. Lgd. Channel Tønde 4 G ligger nu c. 500 m S. 44 1/2° Ø fra den tidligere Plads i 7,0 m Vand, ved Løbet N-Side, hvor Cut G V-Ende støder til Cut H SØ-Ende. S. 70 1/2° V. fra Cut F Forfyr og S. 12 3/4° Ø. fra South Cut Upper Fyr Nr. 8. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 763. Kjøbenhavn 1910.)

2787. Forestaaende Forandring af Fyr. Mobile Ship Channel. Mobile Bay. Alabama. Mobile Ship Channel Fyr Nr. 4 A vil om kort Tid blive forandret til et rødt, fast Fyr. 30° 20' 47" N. Br. 88° 01' 30" V. Lgd.

2788. Ledefyr forandret. Laguna de Terminos. Campeche Bay. Det hvide, faste Forfyr ved Xicalango er forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 11 Sm. Omtrentlige Plads: 18° 38' N. Br. 91° 54'; V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2789. Lystønders Karakter. English Bank og Monteideo. Rio de la Plata. Det er rapporteret, at Lystønden ved Ø-Enden af English Bank viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 35° 12' 15" S. Br. 55° 46' 12" V. Lgd., samt at de 3 sorte Lystønder paa Bagbords Side for indgaaende til Monteideo viser hvidt Lys med En-Formørkelser. 34° 55' S. Br. 56° 13' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1650. Kjøbenhavn 1911.)

2790. Tønder udlagt. Rio Negro. Argentina. Paa Barren ved Rio Negro er udlagt 2 Tønder, hver paa sin Side af det lægreste Sted. 1) Sort Tønde 1 i 3,0 m Vand, paa Kanten af den S-lige Banke, hvor Ledelinien skal forlades, N. 75° Ø. fra South Barraica Fyr og S. 48° Ø. fra Punta Redonda (Main Point). 2) Rød Tønde 2 i 3 m Vand, paa Kanten af den N-lige Banke, henholdsvis N. 75° Ø. og S. 37° Ø. fra samme Punkter. Fyret: 41° 03' 20" S. Br. 62° 48' 10" V. Lgd.

2791. Braad rapporteret. Tova V. Gulf of St. George. V. for Øen Tova er der observeret Braad paa 45° 04' 20" S. Br. 66° 06' 30" V. Lgd. og paa 45° 06' 15" S. Br. 66° 06' 30" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 553).

2792. Grunds Beliggenhed. Solitario Islet S. Eagle Channel. Patagonien. 6,0 m Grundden S. 3° Kbl S. 1° Ø. fra Solitario Islet ligger 0,5 Sm V. fra Pladsen i Kortet. Solitario Islet: 54° 58' S. Br. 67° 08' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2793. Forbud. Gibraltar. Naar et engelsk Orlogsskib forlader eller kommer til »Admiralty waters«, maa ingen andre Skibe komme i dette Farvand. Fra Værftets Flagstang, og fra Fyrtårnet paa N.-Enden af S-Pieren og paa S-Enden af N-Pieren vises da rødt Flag eller en rød Lanterne 1,5 m over en grøn Lanterne. Forbisejende Skibe skal holde sig i god Afstand fra Indløbene til Orlogshavnen, navnlig naar de nævnte Signaler vises. Flagstangen: 36° 07' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

2794. Uddybningsmaskine fjernet. Marsala. Sicilien V.-Kyst. Uddybningsmaskinen, der arbejdede 100 m fra Hovedet af den nye Ydemole ved Marsala, er fjernet. 37° 47' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2056. Kjøbenhavn 1911.)

2795. Belysning af Havnearbejder. Termini Imerese. Sicilien N.-Kyst. Paa Yderenden af Molens Forlængelse ved Termini Imerese brænder nu et grønt, fast Fyr 38° 00' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

2796. Tønde udlagt. Porto Corsini. Italien Ø.-Kyst. Den N-lige Dæmning ved Porto Corsini forlænges. Ved Yderenden af Arbejderne er der udlagt en Tønde med rødt Flag. Naar Vejforholdene tillader det vises der grønt Fyr fra Tønden. 44° 29' N. Br. 12° 16' Ø. Lgd.

rachee efter almindelig Skala til U. K./Kontinentet 18/ O. C., Danmark (fire Havne) 21/ pr. Januar.

Sortehavet. Store Baade Kherson/London 12/3; Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 11/, Hamburg 11/6 d. w. Basis; Novorossisk, Theodosia eller Odessa/Liverpool 11/6 d. w. Basis; Novorossisk/Danmark 20/ (én), 20/3 (to), 20/6 (fire Havne) for Oljekager, Op- lition 500 Tons Solsikkefrø 1/6 ekstra, December Afskib- ning. Nikolajeff/Rotterdam 9/ for Erts pr. December— Januar. Sulina/Danmark 15/3 (én), 15/6 (to), 15/9 (tre Havne) pr. December. Kustendje/Rotterdam 10/9, prompt. Kustendje/Antwerpen eller Rotterdam 11/3, Havre 2/6 ekstra, pr. December. Poti betalte 14/ Boulogne pr. De- cember og 11/6 Rotterdam pr. Januar.

Middelhavet. Marmara Havet/Antwerpen 11/6; Skyros/Rotterdam 9/3; Aleksandria/Hull 10/6; London 11/; Ergasteria/Rotterdam 8/10 1/2; Sicilien (én Plads)/ Syd Afrika (to Havne) 16/3; Garrucha/Rotterdam 7/ f. d.; Villaricos/Middlesbro 7/9 f. d.; Benisaf/Newport 6/4 1/2 f. d.; Algier/Cardiff 5/9 f. d.; Huelva/Garston 7/3, Savan- nah 10/4 1/2, Chrome Dock (New York) 12/; Bilbao/Ant- werpen 6/6, Rotterdam 6/3, Middlesbro 6/, Britonferry 7/. Alt for prompt Afskibning.

Nordamerika. Petroleum New York/Saloniki, Dedeagatch, Konstanlinopel 23 C. (én), 23 1/2 C. (to), 24 C. (tre Havne) pr. December. Kul Norfolk/Campna 18/6 pr. December Fernandina/Hamburg 40/ prompt. Wilmington/Liverpool eller Bremen 32/6, Havre 35/ pr. December—Januar. Savannah/Liverpool eller Bremen 34/6 Bomuld pr. Januar, Barcelona 40/ Bomuld pr. De- cember. St. Joe (Florida)/Buenos Aires 122/6 prompt. Golfen/Liverpool eller Bremen 42/6 for Bomuld pr. Ja- nuar.

Sydamerika. Buenos Aires/London 15/9 Havre, U. K./Kontinentet (Frankrig eksklusive) 16/ O. C. Havre pr. December; U. K./Kontinentet (Frankrig eksklusive) 16/3 O. C. Havre pr. Februar—Marts. Bahia Blanca/ U. K., Kontinentet 17/3 à 17/6 O. C. pr. Februar. Rio de Janeiro/Filadelfia eller Baltimore 11/6 for Erts pr. De- cember—Januar. Salpeter Havne/U. K. 23/6 pr. Januar. Østersøen. Fra Riga noteres 32/ Sharpness D. B. 27/ London. Fra Windau 25/ D. B. til London, 1/7 1/2 Hvedebasis Nantes, 10 1/2 d. Havrebasis Rotter- dam. Libau noterer 11 1/4 d. London, 24/ D. B. og 8/ Sveller, 1/ Havrebasis Tyne Dock 25/ D. B., 30/ Hull for Kortprops, 10 1/2 d. Havrebasis Rotterdam. Fra Königsberg noteres 1/3 Rotterdam, 1/4 1/2 London, 1/5 1/4 Hvedebasis Antwerpen.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth slutte- des bl. a. Stettin 6/1 1/2 (1,500), Lübeck 6/3 (2,700), Bou- logne 4/6 (1,800), 7/6 Granville (800), St. Nazaire 6/6 (1,700), Barceloa 10/3 (1,800), Oran 8/9 (1,700), Ge- nua 10/6 (4,000). Wear/Königsberg 5/4 1/2 (2,600). Firth of Forth/Libau 6/2 (1,850), Masned Sund 7/3 (750), Skel- skør 7/3 (750). Blandt Belragtningerne fra Cardiff og Newport kan nævnes: Felixtown 6/3 (930), Bordeaux Fres. 8 (1,500), Algier Fres. 12 (2,100—2,800), Tarrag- ona 10/6 (1,050), Genua 11/ (3,800), Palermo 11/3 (3,000), Neapel 11/3 (3,500), Brindisi 10/6 (6,000), Malta 8/6 (4,500), Port Said 10/3 (5,200) og 10/6 (4,500), Co- lombø 12/6 (3,300—3,800), Las Palmas eller Teneriffa 10/6 (1,500), prompt, og 10/3 (5,000) pr. Januar, Rio de Janeiro 17/ (6,000), River Plate 17/6 (4,300—5,600).

2797. Lystønde forandret. Chiozia, Italien Ø.-Kyst. Lystønden c. 300 m Ø. fra Molefyret ved Caronnan Fort viser nu grønt Et-Blink hver 6. Sek., Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek. Molefyret: 45° 14' 05" N. Br. 12° 17' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2552. Kjøbenhavn 1911.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2798. Lystønde midlertidig forandret. Aden, Gulf of Aden. Den røde, spidse Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser, ved Ø.-Siden af Indløbet til Aden Havn, 9.° Kbl S. 87° 0' V. fra Residens Flagstangen, er midlertidig forandret til at vise 2 røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flagstangen: 12° 46' N. Br. 44° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 182. Kjøbenhavn 1911.)

2799. Baake optørt. Port de Djibouti, Frank Somali Kyst, Afrika. Ved Port de Djibouti er optørt 3, 3 m høje Steinhæker: 1) Paa V.-Plyten af den store SV-lige Banke, 16 Kbl S. 89 1/2° Ø. fra Molefyret. 2) Paa V.-Plyten af den store NV-lige Banke, 17.° Kbl S. 69° Ø. fra samme Punkt. 3) Paa Ø.-Plyten af sidstnevnte Banke, 13 Kbl S. 61° Ø. fra samme Punkt. Residensen i Djibouti: 11° 35' 22" N. Br. 43° 08' 25" Ø. Lgd.

2800. Fyr forandret. Colombo, Ceylon. Det røde Fyr med Formørkelser paa Hovedet af den forlængede, SV-lige Bølgebræder ved Colombo er slukket og der er tændt et rødt, fast Fyr paa den store Kran paa Bølgebræderens Hoved. 6° 57' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1078. Kjøbenhavn 1911.)

2801. Forestaaende Forandring af Fyr. Savage Island, Akrah, Birma, Bay of Bengal. Omtrunt den 1ste Januar 1912 forandres Savage Island Fyr til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 5 Sek., fast Lys 4. Sek., Blus 0. Sek. Under Forandringen vises et svagere, hvidt, fast Fyr fra Tårnet og der afbrydes Blauslys hver halve Time. 20° 05' N. Br. 92° 54' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2802. Fyr forandret. Bahalan, Aroebari, Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa den vestre Bred ved Mundingen af Bahalan Rivier er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 4° 05' N. Br. 98° 18' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 718. Kjøbenhavn 1907.)

2803. Fyr tændt. Tandjiong Pandan, Billiton V.-Kyst. Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., er tændt ved Tandjiong Pandan Red. Synsvide: 10 Sm. 2° 44' S. Br. 107° 36' Ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2804. Karantænestemmelser. Danmark. — For Italiens Vedkommende er kun Havnene i Provinserne Messina og Catania erklæret kolerasmitte.

Kort, Furevandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + anmeldt; T: Tillæg.
England:

N 2503 Scotland, West Coast. — Lochs Laxford and Incheard and approaches. (Oktober 1911.)
R 2474 Scotland, West Coast. — Hebrides, Barra head to Skarpha Island. (November 1911.)

Tyskland:

N 424 Ostindischer Archipel: Singapore bis Banka-Strasse. 1: 500 000. (November 1911.)
R 427 Ostindischer Archipel: Banka- und Gaspar-Strasse. 1: 500 000. (Oktober 1911.)

R 169 Ostsee, Schwedische Küste: Stockholm Schären. 1: 200 000. (Oktober 1911.)

R 356 Indischer Ocean, Küste von Ceylon: Anstourung zum Hafen von Galle. 1: 25 000. (Pris M. 1,40.)

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1911 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 19 britiske, 4 danske, 6 franske, 1 tysk, 1 græsk, 15 norske, 1 portugisisk, 4 russiske, 15 svenske, 1 uruguayisk, ialt 76; Dampskibe: 5 amerikanske, 18 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 2 tyske, 1 græsk, 3 hollandske, 6 japanske, 5 norske, 3 spanske, 2 svenske ialt 47.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 28, Kollision 4, beskadiget af Ild 2, kænret 6, forlaadt 6, ophugget 29, savnet 1; for Dampskibene: Stranding 18, Kollision 2, beskadiget af Ild 4, kænret 11, forlaadt 1, ophugget 10, savnet 1.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Ring Andersens Jeruskibsværft i Svendborg løb den 11. ds. en ny Lægter af Stablen. Lægteren, der er bestemt til Sandgravning, har Byggenummer 11; den er forsynet med en 24 H. K. Alpha Motor. Ejeren er Kapt. Sonnicksen, Sønderho, Faab. (»Svendb. Amtst.«)

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt til Skibsbrug.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 5./12. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 13./12. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 12./12. hertil. — Anglo Dane, ank. her 10./12. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Dunkerque 12./12. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. her 11./12. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./11. til Filadelfia. — Arno, Fischer, afg. Newport 12./12. til Malaga. — Aurora, Gommessen, ank. London 12./12. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Riga 12./12. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Oran 12./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 12./12. — Christian IX, Mikkelsen, ank. her 11./12. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 12./12. til Algier. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 12./12. til Riga. — Florida, Andersen, pass. Madeira 9./12. — Garonne, Kromann, ank. Riga 9./12. — Hellig Olav, Holst, pass. Fair Isle 10./12. for New York. — Hengest, Munk, afg. herfra 13./12. til Riga. — Hjeltn, Henriksen, ank. Danzig 11./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 6./12. til Algier. — Jolautha, Rasmussen, ank. Antwerpen 13./12. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenua 12./12. for Liban. — Kentucky, Andreasen, afg. Boston 5./12. hertil. — Kursk, Wieneke, ank. her 9./12. — Loire, Craignou, afg. Holtenua 8./12. til Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. her 12./12. — Louisiana, Ørsted, afg. Vejle 12./12. til Korsør. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 7./12. til Tunis. — Minsk, Harder, afg. herfra 12./12. til Riga. — Moskov, Jonsen, ank. Catania 13./12. — Nicolai II, Jørgensen, afg. herfra 9./12. til Antwerpen. — Nordjylland, Soeberg, ank. her 13./12. — O. B. Suhr, Friesette, ank. Riga 7./12. — Odessa, pass. Holtenua 11./12. for Hull. — Omsk, Jacobsen, ank. Liban 10./12. — Oscar II, Hempel, ank. her 6./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 9./12. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 8./12. — Pregel,

Iversen, ank. Reval 11./12. — Saga, Wiberg, afg. Petersborg 12./12. til Antwerpen. — Saratov afg. Hull 12./12. — Saxo, Müller, ank. Pillau 11./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 10./12. — Thyra, Dam, ank. her 14./12. — Tiber, Bech, ank. Ghent 9./12. — Tomsk, Kruse, ank. Antwerpen 30./11. — Tyr, Thaning, afg. herfra 12./12. til Windau. — United States afg. New York 9./12. til Kristianssand. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 13./12.

Vesterhavet. Rigmor, Larsen, pass. Gibraltar 12./12. for London. — Marie, Jessen, afg. Kjøge 12./12. til Pernau. — Nerma, Madsen, afg. Seaham 12./12. til Mariager. — Cito, Jepsen, ank. Antwerpen 12./12. — Johanne, Thøgersen, afg. Nystad 12./12. til Rällsö. — Laura, Pedersen, ank. Gefle 11./12. — Nora, Larsen, pass. Ouessant 11./12. for Kjøbenhavn. — Nautik, N. Nielsen, ank. Gjedser 11./12. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 11./12. for Barcelona. — Inger, Schiff, ank. Grimsby 10./12. — Polly, Mathiasen, ank. Warnemünde 10./12. — Karla, K. Nielsen, afg. Gandia 9./12. til London.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Tyne 9./12. — Amalienborg ank. Blyth 5./12. — Anna Mærsk ank. Frederikshavn 4./12. — Brattingsborg afg. Rio 9./12. — Berglum pass. Gibraltar 9./12. — Chassie Mærsk afg. Kjøbenhavn 9./12. — Dausborg pass. Gibraltar 7./12. — Elsborg afg. Methil 8./12. — Esrom ank. Newcastle 2./12. — Flynderborg ank. Kiel 7./12. — Fredensborg ank. Blyth 9./12. — Frederiksborg ank. Nantes 6./12. — Guldborg ank. Blyth 7./12. — Gurra ank. Methil 7./12. — Harrildsborg ank. Huelva 7./12. — Hundborg ank. Hull 8./12. — Høneborg afg. Lübeck 9./12. — Jelling ank. Cardiff 2./12. — Jomsborg ank. Huelva 7./12. — Jungshoved pass. Prawlee 10./12. — Jægersborg ank. Huelva 7./12. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 11./12. — Kalø ank. Seaham 11./12. — Klampenborg ank. Danzig 2./12. — Kronborg pass. Hanstholm 9./12. — Lejre afg. Newport Mon 7./12. — Lilleborg ank. Dakar 9./12. — Marselisborg pass. Dover 20./11. — Næsborg pass. Hirtshals 10./12. — Peter Mærsk ank. Libau 7./12. — Randelsborg afg. Hull 9./12. — Rosenborg ank. West Hartlepool 5./12. — Silkeborg afg. Riga 10./12. — Skakkeborg ank. Bougie 7./12. — Skanderborg ank. Tunis 4./12. — Skjoldborg ank. Stettin 7./12. — Skodsborg afg. Kjøbenhavn 9./12. — Spigerborg ank. Pillan 6./12. — Stegelborg ank. Cardiff 3./12. — Stjerneborg pass. Lydd 6./12. — Søborg pass. Durness 8./12. — Taarnborg ank. Sunderland 11./12. — Tuborg ank. Chantenay 4./12. — Ulfborg pass. Dover 11./12. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 9./12. — Visborg pass. Kjøbenhavn 11./12. — Vordingborg ank. Ghent 9./12. — Ørkild ank. Bremen 8./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 6./12. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 8./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Stettin 12./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 12./12. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass. 2./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kjøbenhavn 6./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Hull 12./12. til Swinemünde. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Pensacola 11./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Colastine 7./12. — Helmer March, Thorsøe, ank. Pensacola 2./12. — Nawa, Dahl, ank. Cardiff 12./12.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang afg. Suez 7./12. udg. — Samui afg. Genua 6./12. udg. — Bandon ank. Bangkok 1./12. udg. — Pangan ank. Middlesbro 12./12. udg. — Chumpon afg. Port Said 8./12. hjemg. — Arabien afg. Port Said 11./12. hjemg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 5./12. — Siam pass. Perim 7./12. udg. — Kina afg. Rotterdam 13./12. udg. — Cathay afg. Durban 24./11. hjemg. — Indien afg. Las Palmas 26./11. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan afg. St. Thomas 3./12. udg. — St. Thomas ank. London 12./12. hjem. — St. Croix afg. St. Thomas 30./11. hjemg.

Ærs. Enighedén, Jensen, ank. Leith 12./12.

Term. Sara, Jensen, ank. Boness 13./12. — Helene, Sørensén, afg. Leith 13./12. — Sjølland, Sværre, ank. Aalborg 12./12. — Agnete, Dam, afg. Rouen 12./12. — Hermia, Farup, ank. Methil 11./12. — Alice, Jørgensen, afg. Odense 12./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Tynen 8./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Aalborg 9./12. — Valborg, Hansen, ank. Kolding 9./12. — Gunhild, Hansen, ank. Odense 12./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Methil 9./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Santiago de Cuba 9./12. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Barbados 22./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gravesend 9./12. — Svend, Schmidt, ank. Burntisland 10./12. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 12./12.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. Libau 9./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Pillau 8./12. — Holland, Poulsen, ank. Methil 8./12. — England, Andersen, ank. Burntisland 9./12. — Rusland, Bennetsen, ank. Burntisland 13./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 8./12. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 12./12.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 13./12. — Frankrig, Friis, ank. Burntisland 12./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Burntisland 9./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Burntisland 2./12. — Martha, Christensen, ank. Sfax 13./12. — Elna, Rathje, ank. Methil 8./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 9./12. — Harriet, Larsen, ank. Oran 7./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Arzew 13./12. — Simone, Møller, ank. Howden Dock 12./12. — Jeanne, Olsen, afg. Grangemouth 2./12. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 8./12. — Daisy, Lagesen, afg. Cardiff 12./12. — Anine, Leth, ank. Bordeaux 13./12. — Kamma, Løffler, afg. Sousse 13./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Methil 4./12. — London, Bom, afg. Kiel 12./12. til Methil. — Paris, Tholander, ank. Boness 13./12. — Bryssel, Kaas, ank. Kalundborg 10./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 11./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Lübeck 13./12. — Roma, v. Thun, ank. Königsberg 12./12.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Dungeness 13./12. til Hamburg. — Nelly, J. B. Clausen, ank. Karthagena 10./12. — Fanny, Eriksen, pass. Kejsers Wilhelm Kanalen 5./12. for La Rochelle. — Lilly, Dahn, pass. Portland 12./12. til Alicante. — Alexy, C. J. Clausen, afg. Gefle 12./12. til Sevilla. — Dagny, Degn, afg. Gandia 13./12. til Bremen. — Mary, Bang, pass. Kjøbenhavn 12./12. for Danzig.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Newcastle 13./12. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 9./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. Odense 10./12. til London.

Sejlskibe.

Rønne. Prøven ank. Aalborg 27./11. — John Hintze ank. Kjøbenhavn 28./11. — Sigurd ank. Karrebaksmünde 2./12. — Marie ank. Rio Grande do Sul 4./12. — Kastor ank. Kjøbenhavn 4./12. — Veset ank. Oscarshavn 7./12. — Magnus ank. Rønneby 8./12. — Argus ank. Colberg 9./12.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Randers 6./12. — Magnet, Nielsen, ank. Aarhus 6./12. — Capella, Hansen, ank. Great Jarmouth 7./12. — Guldborg, Jensen, ank. Wemyss 6./12. — Fortuna, Jørgensen, ank. Burntisland 7./12. — Primula, Carlsen, ank. Par 5./12. — Haabet, Andreasen, ank. Dysart 6./12. — Martin Nisson, Petersen, ank. Fowey 7./12. — Danmark, Husfeldt, ank. Præstø 6./12. — Cathrine, Hansen, ank. Bideport 6./12. — Peter, Hansen, ank. Kastrup 7./12. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Itzehoe 7./12. — Hans Emil, Carlsen, ank. Gibraltar 8./12. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kings Lynn 8./12. — Jason, Hansen, ank. Frederikshavn 8./12. — Ruth, Falentin, ank. Nakskov 8./12. — Niels, Nielsen, ank. Odense 9./12. — Leif, Andersen, ank. Hundested 8./12. — Ludvig, Jørgensen, ank. Grimsby 9./12. — Union, Olsen, ank. Aarhus 8./12. — Ignatz Breum, Lund, ank. London 8./12. — Concordia, Henriksen, ank. Yarmouth 8./12. — Urania, Robach, ank. Rudkjøbing 9./12. — R. P. Petersen, Nielsen, ank. Great Jarmouth 12./12. — Sophie, Mikkelsen, ank. Dysart 11./12. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Leith 11./12. — Urda, Skov, ank. Burgsvik 12./12. — Marie, Nielsen, ank. Bridgeness 11./12. — Martin, Wilde, ank. Kristiania 11./12. — Alma, Hansen, ank. Tayport 11./12. — Apollo, Nielsen, ank. Margate 12./12. — Frits Emil, Nielsen, ank. Nantes 12./12.

Ærs. Elise, Nielsen, ank. West Wemyss 9./12. — Genius, Bastrup, ank. Frederiksværk 10./12. — Svansen, Møllmann, ank. Boness 10./12. — Marie, Boye, ank. Grøsvænge 9./12. — Mariane, Petersen, ank. Halmstad 11./12. — Valborg, Olsen, ank. Leith 11./12. — Hertha, Krull, ank. Charlestown 10./12. — Industri, Raahauge, ank. Trepani 9./12. — Lauritz, Folmer, ank. Göteborg 9./12. — Albertine, Madsen, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Bandholm 11./12. — Salvador, Sand, ank. Halmstad 11./12. — Freden, pass. Dungeness 9./12. vestg. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Trepani 9./12. — Skirner, pass. Dungeness 8./12. østg. — Hosanna, Raahauge, ank. Trepani 9./12. — Atlantic, Rasmussen, er afg. Pool til Göteborg. — Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11./12. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 11./12. — Minde, Rasmussen, ank. Marstal 12./12. — Eos, Christensen, ank. Neksø 12./12. — Bien, Petersen, ank. Stralsund 13./12. — Concordia, Madsen, ank. Grangemouth 13./12. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afg. Gibraltar 5./12. til Grimsby. — Hansigne, Boye, er afg. Heliers til Dysart.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. December 1911. — Danmarks Handelsflåde i 1910. — Beregning af Havnegebyrer i Kronstadt. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovierteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Tolbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreklædning.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.



Esbjerg Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frugtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Garthoffermann, Kjøbenhavn.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 20 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarial, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange:
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 98.

Kjøbenhavn, Tirsdag den 19. December 1911.

18. Aarg.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnr. Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon Nr.
6 og 4106

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Etabl.
1867.

Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,

Etabl.
1867.

Skibsmægler.

Køb og Salg af Seil- og Dampskibe.

Telegramadr.: „Severin“.

(H. O. 210)

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider,
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af **C. Clausen**, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
I Kommission hos **Tillges Boghandel.**

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Vester 510.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensione.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Kibelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkølle, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
 Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Skipper søges.

Til en 80 Tons D. H. Motor-Skonnert søges en yngre, ædruelig og energisk Fører paa Part. Eventuelt Part-tager. Billet, mrkt.: „Motor-Skonnert 80“, modt. „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 1 Maaned.

Skib til Salg.

Sk. „Martha“ af Marstal til Salg straks. Netto 63 Tons. Laster ca. 135 Tons. Dybt-gaaende 7 Fod. I god sejlklar Stand. Oplagt i Marstal. Man bedes henvende sig til Føreren C. Madsen, Marstal.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. 1911. Befarne — Begyndere — Kokke. 30 Kr. mdl.
 Nærmere ved
Vilh. Rasch,
 Forstander.

Bjørch-Jensen & Co.
 Skibsproviandertering
Holbergsgade 24
 4. Sted fra Nyhavnsbroen.
 Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
 Telegr. Adr.: „Bjørch-Jensen“.
 Telefon 7262.

Marstal Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Marstal Navigations-skole. Prisen er 32 Kr. pr. Maaned om Sommeren og 35 Kr. pr. Maaned om Vinteren.
 Bestyrelsen.

Julius Ott
 Internationale Agentur
 Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der adderer og subtraherer.
 Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
 Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3662

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.
 Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m. samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
 Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
 Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede Synsmænd af 28. Februar 1910,
 Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd og Stedfortrædere,
 Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser, indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

eller
 Lord Kelvins System
 eget Fabrikat.

Spritkompasser
 E. S. Ritchie & Sons
 originale
 samt af eget Fabrikat

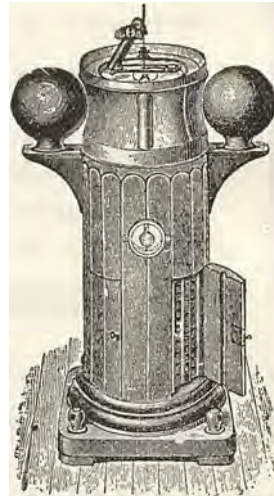
Baadskompasser
 (Sprit og tørre)
 i Kasse eller Hus med
 Lampe.

Azimutinstrumenter
 Pejlstøtter

Kikkert
 dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
 med og uden
 Kew Certifikat

Reparationer
 udføres.



Walkers

originale
 Lodde- og
 Loggeapparater
 Fuldfarts
 Loddemaskiner
 Loddespil

Loddewire
 (enkel og dobbeltslaet)

Barometre
 Hydrometre
 Clinometre
 Megaphoner
 Parallelinealer
 Passere

Forstørrelsesglas
 Lanterner
 med og uden Certifikat
 Morses Signallanterner
 m. m.

Reparationer
 udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
 gade 3. (Indhavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
 Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
 Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
 Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, den 19. December 1911.

Vi har modtaget følgende:

Tolddiæter i Aarhus. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 93 d. A. ser jeg, at Hr. Konsul Hude i Aarhus bekendtgør, at Arbejderne dér forlanger, at Arbejdstiden herefter skal være fra 6 Morgen til 6 Aften, ogsaa om Vinteren for Smaaskibe, og at de derved fremkomne Tolddiæter vil være at udrede af Skibet, ligesom for Dampers Vedkommende, og altsaa Modtageren uvedkommende.

Jeg mener, at dette er meget uretfærdigt, thi Smaaskibene bestemmer desværre ikke, hvornaar Losningen skal paabegyndes, ellers kunde jeg endda finde mig deri, men nu kommer jeg f. Eks. til Aarhus og har fire Losse-dage, dersom saa Modtageren lader mig ligge de første to Dage uden at losse, da han jo godt ved, at han nemt kan losse den Klat paa to Dage, saa er jeg altsaa pligtig til at betale Tolddiæter i de to sidste Dage, for at Modtageren kan faa lossen mit Skib i rette Tid, efter at jeg først har ligget i to Dage og afventet hans behagelige Tid og Lejlighed uden at losse noget. Dette finder jeg meget urigtigt, og hvor længe vil det vare, før andre Havnebyer følger efter, saa at vi kommer til at betale Diæter det halve Aar rundt. Det vilde have glædet mig meget, om Hr. Hude samtidig havde bemærket, lad os nu arbejde hen til, at Toldtiden ogsaa bliver fra 6 Morgen til 6 Aften om Vinteren, thi slig en Lov og Forordning, som siger, at Toldtiden er fra Solopgang til Solnedgang burde vist efter manges Mening have været forandret for længe siden. Der er dog ingen Mening i, at fordi man kommer fra Udlandet, saa maa man Vinterdage ikke begynde at losse før efter Kl. 8½ Morgen og ikke længer end til Kl. 3½ om Eftermiddagen, fordi Toldtiden ikke er længer. Jeg mener, at de Herrer Toldbetjente nu er lønnet saaledes, at de ogsaa kan møde fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften uden Diæter. Jeg vil derfor foreslaa, at vor Bestyrelse i Dansk Sejlskibssrederi-Forening sætter sig i Bevægelse for at faa Toldtiden forandret fra 6 til 6, ogsaa om Vinteren.

P. Andersen,
Sk. »Motor« af Gaabense.

Overretsd. Viborg, den 11. December. (Ritz. Bur.) Natten mellem 25. og 26. Oktober 1909 fandt der i Aalbækbugten et Sammenstød Sted mellem Dampere »Andrea« af Helsingborg og den russiske Skonnert »Neptun«, saa at begge Skibe maatte søge ind til Frederikshavn for at reparere. Da Skibene gensidig tillagde hinanden Skylden for Sammenstødet, paastod Kaptajn Kuell som Fører af »Neptun« under en ved Frederikshavns Sørst anlagt Sag Føreren af »Andrea«, Kaptajn Andersson, dømt til at betale i Erstatning Kr. 7,460.68, medens Andersson anlagde Kontrasag til Betaling af Kr. 8,543.80. Ved Sørstetten tilpligtedes Andersson at betale Kuell Kr. 5,832 med Renter og Kr. 100 i Procesomkostninger, hvorimod Kuell frifandtes i Kontrasagen. Ved Overrettens Dom i Dag forhøjedes den Sum, som Andersson tilpligtedes at betale, til Kr. 6,210.75, hvorhos han i Procesomkostninger for begge Retter skal betale Kuell Kr. 200. I øvrigt stadfæstedes Sørstetens Dom.

Skibbygningspræmier i Sverig. Til den svenske Regering er i Følge »Hamb. Corr.« indgaaet et af Kommercekollegiet og Generaltolddirektoratet udarbejdet Forslag om Skibbygningspræmier. Man foreslaar Regeringen at bevilge en Nybygningspræmie af 20 Kr. pr. Brutto Reg.-Ton for Staalskibe og 10 Kr. for Træskibe samt 8 Kr. for hver ind. HK. Endvidere foreslaas det at ophæve den nu gældende Told paa Skibbygningsmateriale og andre Skibsudrustningsgenstande og at bevilge en Erstatning af 19 Kr. pr. Brutto Ton for Materiale. Ved Re-

parationer af Fartøjer paa mindst 300 Brutto-Reg.-Tons skal Statstilskudet andrage c. Halvdelen af Udgifterne til Dokning og Afløbning, saafremt Arbejdet ikke varer over tre Dage. Nybygningspræmierne skal ogsaa komme saadanne Skibe til Gode, som gennemgaar en Ombygning eller forsynes med ny Maskiner. Forslaget skal gælde for et Tidsrum af ti Aar 1913—1922, og det er beregnet at ville koste c. 13 Millioner Kroner. Alene for Aaret 1913 menes Rigsdagen at ville bevilge 900,000 Kr.

Firmaet Radau & Co. i Kronstadt skriver den 11. ds. til os:

Vi tillader os herved at meddele, at den sidste Handelsdamper afgik fra Kronsladt Havn i Dag, og der ventes ikke flere Baade hertil i denne Sæson.

I St. Petersborg er der endnu fire Dampere tilbage, og saa snart disse er færdige — formentlig inden otte Dage — vil Skibsfarten herpaa være afsluttet for i Aar.

Vi har nu c. 4 à 5 Tommer fast Is heromkring, paa sine Steder betydelig sammenstuvet, men dog ikke værre end at Skibene hidtil uden større Vanskelighed har kunnet følge Isbryderne »Jermack« og »Wladimir«, som assisterer frit.

Anordning, om Erhvervelse af Samkvempas for visse Skibe, bestemte til Odense eller til andre Pladser ved Odense Fjord.

I Henhold til § 6, 4de Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April d. A. bestemmes herved, at Skibe, der er bestemte til Odense eller til andre Pladser ved Odense Fjord, og som efter Bestemmelsen i § 13 i nævnte Lov er forpligtet til at hejse Karantæneflag, skal erhverve Samkvempas allerede ved deres Ankomst til »Gabet« i Fjorden.

Denne Anordning træder straks i Kraft.

Justitsministeriet, den 11te December 1911.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 16. December.

Svenske Farvande.

Sundsval. Isfri. Klingerfjorden: Drivis, lukket for Sejlskibe.

Hudiksval. Fjorden: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Drivende Vrag. Kaptajn C. B. H. Petersen, Dampskibet »Ulvsund«, rapporterer, at han den 16. ds. om Eftermiddagen Kl. 4 paa Rejsen fra Stubbekjøbing har passeret et Vrag uden Master paa 55° 14' N. Br. og 12° 39' Ø. Lgd. Vraget flød i Vandkorpen og Ruffet ragede op over Vandet.

Marineministeriet meddeler, at en til Kjøbenhavn Lørdag den 16. ds. indkommen Damper har passeret et drivende Vrag uden Master c. syv Sømil misvisende SØ. ½ Ø. fra Stevns Fyr. Vraget vil blive eftersøgt.

Efterlysning. Personer, der maatte kunne meddele Oplysning om den den 23. Januar 1884 fødte, i Gølgning (?) hjemmehørende danske Sømand Søren Holm Sørensen, der i Oktober 1910 var forhyret som 2den Styrmand med Bark »Vaarbud« af Kristianssand, bedes henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Den norske Amerika-Linie. Bergen, den 14. December. Skibsreder J. L. Mowinckel meddeler, at den norske Amerika-Linies andet Skib vil blive bestilt inden Nytaar.

— Kristiania, den 14. December. Regeringen er enig om at foreslaa en vis Subvention for den norske Amerika-Linie, men Subventionens Størrelse er endnu ikke fastsat. (»Ritz. Bur.«.)

Fyrskibet »Vyl«. Marineministeriet meddeler, at der midlertidig er udlagt en Lys- og Fløjte-tønde paa Fyrskibet »Vyl«s Plads.

Bladsagen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

I Nationaltidendes Søfartstidende for 24. November d. A. har Hr. Translatør Rasmussen, Svendborg, for Afdelingen for mindre Skibe faaet optaget et Indlæg med Overskriften: Kontingentforholdene i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvortil vi i Sandhedens Interesse ønsker at knytte følgende Bemærkninger:

Hr. Rasmussen begynder sit Indlæg med en Udtalelse om, at vor Redegørelse i *Dansk Søfartstidende* Nr. 85 d. A. vel maa antages fremsat paa Foreningens Vegne. Selvfølgelig har Hr. Rasmussen Ret i denne Formodning, og vi skal i denne Forbindelse oplyse om, at nævnte Redegørelse er vedtaget indsendt til *Dansk Søfartstidende* af en i Henhold til Foreningens Love beslutningsdygtig Majoritet, bestaaende af følgende Bestyrelsesmedlemmer: C. P. Lund, Rønne, Formand; J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thurø; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand; C. V. Petersen, Svendborg; N. E. Schmidt, Marstal.

Den er endvidere tiltraadt af A. M. Knudsen, Sønderho; Alfred Nielsen, Rudkjøbing, og F. L. Knakkergaard, Nykjøbing, M.

Skønt vi mener, at de i vor Redegørelse gengivne Skrivelser taler et tilstrækkelig tydeligt Sprog, skal vi dog gerne, eftersom Hr. Rasmussen synes at sætte Pris derpaa, komme ind paa Sagens Forhistorie, men da de Begivenheder, der er passeret før Generalforsamlingen, blev indgaaende drøftet paa denne og saaledes er kendt af alle Interesserede, kan vi nøjes med at anføre en enkelt Kendsgerning:

Paa Hovedforeningens Generalforsamling i Odense i Juli d. A. blev Afdelingens Forslag om at slippe for at holde *Dansk Søfartstidende* og faa godtgjort 3 Kr. 50 Øre aarlig pr. Medlem drøftet. Efter nogen Diskussion tog Hr. Rasmussen Forslaget tilbage, hvilket godkendtes af Generalforsamlingen og det var dermed af denne vedtaget ikke at gøre nogen Forandring i Afdelingens Forhold til Hovedforeningen. I Afdelingens Medlemsblad for August skriver Hr. Rasmussen:

»Jeg udtalte derfor paa Generalforsamlingen i Odense, at jeg i det kommende Halvaar vilde søge at finde en Løsning, som kunde tilfredsstille begge Parter, men samtidig stod det mig klart, at dette ikke vilde blive let — — —

Hvorledes er nu det af Generalforsamlingen vedtagne blevet respekteret af Hr. Rasmussen og Afdelingen, og hvorledes har Hr. Rasmussen holdt det paa Generalforsamlingen givne Løfte?

Ja, lad os sige det kort og godt, der er intet respekteret, og der er intet holdt!

Fem Uger efter Generalforsamlingen modtog Foreningen et Slags Ultimatum fra Afdelingen, (den første i vor Redegørelse gengivne Skrivelse) hvori meddeltes, at hvis Afdelingen ikke fra Hovedforeningen inden 20. Septem-

ber d. A. havde faaet Meddelelse om, at dens Ønsker (blive fri for at holde *Dansk Søfartstidende* og faa 3 Kr. 50 Øre godtgjort aarlig pr. Medlem) var imødekommet, vilde Afdelingens Udmeldelse følge.

Allsaa: Det samme Forslag, som Hr. Rasmussen tog tilbage paa Foreningens Generalforsamling i Odense, fremsætter han — fem Uger efter dennes Afholdelse — som et Ultimatum.

Hertil maatte Foreningen svare, at det af Afdelingen paa ny rejste Spørgsmaal kun kunde afgøres paa en Generalforsamling.

Hr. Rasmussen havde nu i Henhold til Foreningens Love den Udvej at faa indkaldt en ekstraordinær Generalforsamling, men det er os ikke bekendt, at han har gjort noget Forsøg i denne Retning.

Derimod tilstillede han (Afdel.) den 22. September d. A. Foreningen en Skrivelse, hvori Afdelingen udmeldes fra 1. Januar 1912.

Det er foran sagt, at de af Afdelingen fremsatte Ønsker og Krav kun kunde afgøres paa en Generalforsamling, idet Vedtagelsen heraf vilde kræve en Ændring i Lovens § 4 og § 12.

Vi tror, at denne nøgterne Fremstilling vil være tilstrækkelig til, at enhver vil kunne danne sig et klart Billede af den Del af Sagens Forhistorie, der ligger umiddelbart foran Fremkomsten af vore Skrivelser, og til at forstaa, at naar Hr. Rasmussen (Afdel.) løsriver Afdelingen for mindre Skibe fra de øvrige Kredse uden at lade Spørgsmaalet afgøre af den eneste dertil kompetente Myndighed, Hovedforeningens Generalforsamling, da krænker han Foreningens Love paa det groveste.

Endvidere er det selvsagt, at en saadan Fremgangsmaade mindst af alt kan tjene til at bringe god Forstaaelse og Udjævning af de beklagelige Forhold, der er opstaaet indenfor Foreningen. Vi for vort Vedkommende betænker os ikke paa at betegne denne Fremgangsmaade som et Brud paa Vedtagter, Tro og Love og en Hensynsløshed mod Foreningen og dens Generalforsamling.

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening er ikke en stor samlet Abonnent paa *Dansk Søfartstidende* skriver Hr. Rasmussen, men hvem er det da, der er Abonnenten, eftersom der ikke er et eneste af de i Foreningen indmeldte Medlemmer, som staar i noget som helst Abonnentforhold til *Dansk Søfartstidende*. Derimod er det Foreningen, der staar inde for, at hvert indmeldt Medlem faar *Dansk Søfartstidende* tilstillet, meddeler Bladets Ekspedition alle Indmeldelser, Udmeldelser m. m., og endelig er det Foreningen, der betaler for de bestilte og leverede Eksemplarer. En af de Forpligtelser, Foreningen har overfor Medlemmerne (Lovens § 12), er at tilstille disse *Dansk Søfartstidende*, og det er dog klart, at denne Forpligtelse medfører, at Foreningen (som Organisation) indtræder i et Abonnentforhold til *Dansk Søfartstidende*.

Hermed turde den negative Værdi af Hr. Rasmussens mærkelige Paastand være fastslaaet.

Hr. Rasmussen skriver endvidere »at naar Sekretæren (?) i sine Bemærkninger (*Dansk Søfartstidende* Nr. 85) anfører, at *Dansk Søfartstidende* tilstilles Medlemmerne gratis, saa er dette hverken formelt eller reelt korrekt.« Vi skulde her have sat Pris paa, at Hr. Rasmussen selv havde været korrekt og gengivet vor Bemærkning i *Dansk Søfartstidende*, som den lød, nemlig saaledes:

»Hvert Medlem tilstilles et Eksemplar af *Dansk Søfartstidende* frit, idet Abonnementet afholdes af Hovedforeningen.«

Hermed er allsaa sagt, at Hovedforeningen (som Organisation) betaler det Beløb, som Bladet koster, og dette burde for enhver tænkende Læser være tilstrækkeligt til at udelukke alle Misforstaaelser, idet det selvfølgelig er enhver bekendt, at Kontingentet til Foreningen ydes af Medlemmerne.

Dette lille Tankespring, at sætte vor Bemærkning i Forbindelse med det umiddelbart foran nævnte Medlemskontingent, havde vi unægtelig ikke forestillet os at være

af den Beskaffenhed, at nogen kunde snuble derover.

I øvrigt er det af os benyttede Udtryk i den Forbindelse, hvori det er fremsat, i Overensstemmelse med almindelig Sprogbrug (jfr. Udtrykkene: fri Uniform, fri Station, fri Bolig m. m.) og i fuld Harmoni med Foreningens Love. I disse er først optaget Kontingentforhold og andre Bestemmelser, derefter siger § 12:

»Dansk Søfartstidende er Foreningens Organ og tilstilles gratis samtlige Medlemmer.«

Det samme Udtryk findes i Foreningens Forhandlingsprotokol allerede fra Aar 1896.

Ja, hvad mere er, vort Udtryk er ligeledes i skønneste Overensstemmelse med Afdelingens egne Love. Ligesom i Hovedforeningen angives her først Kontingentforholdene, derefter hedder det i § 9:

»Ethvert Medlem af denne Forening er ogsaa Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening med alle dens Rettigheder og Byrder og faar frit tilsendt Dansk Søfartstidende.«

Vi mener derfor ikke, at Hr. Rasmussen har nogen rimelig Grund til at kritisere det af os brugte Udtryk.

Hr. Rasmussens Forklaring over »hvad Afdelingen for mindre Skibe nu har ønsket« er kun en Omskrivning af vor Redegørelse og iøvrigt ogsaa en Omskrivning af Afdelingens Skrivelse af 16. August d. A. (jfr. D. S. Nr. 85), som vi ikke behøver at beskæftige os længe med, thi det turde være indlysende, at enten Afdelingen tilbageholder 3 Kr. 50 Øre pr. Medlem af det Beløb, Foreningen betaler pr. Eksemplar for Dansk Søfartstidende, eller Afdelingen tilbageholder 3 Kr. 50 Øre af hvert i Afdelingen indmeldt Medlems Kontingent, bliver Resultatet akkurat det samme, nemlig 3 Kr. 50 Øre.

Da Foreningens Love — heller ikke Afdelingens — ikke omtaler noget Kontingent til Dansk Søfartstidende, vil det forstås, at vi ikke i vor Redegørelse har kunnet anvende de nævnte 3 Kr. 50 Øre andre Steder end paa det enkelte Medlems Kontingent.

Den Frihed, at bruge en anden Fremgangsmaade, som Hr. Rasmussen tager sig, tør vi ikke tillade os.

Endelig skal vi udtale vor dybeste Beklagelse over, at en af vore Kolleger indenfor Hovedforeningens Bestyrelse offentlig har rettet en saa misvisende Kritik af vor i enhver Henseende rigtige Fremstilling i Dansk Søfartstidendes Nr. 85, d. A.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

C. P. Lund. J. C. Carlsen. J. Ph. Jørgensen.
F. L. Knakkergaard. A. M. Knudsen.
Alf. Nielsen. N. J. Ohlsen. C. V. Petersen.

C. Minor Rasmussen.

Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvæsen.

Fra Hr. Skibsreder H. A. Hansen, Thuro, har vi modtaget følgende:

Ved Gennemsyn af det under 22. November i Folketinget fremsatte Forslag til Ændring i Lov om Lodsvæsen af 13. Juni 1879 med sine mange senere Ændringer fremgaar det, at dette Forslag nærmest omhandler administrative Bestemmelser, som ikke kommer i Modstrid med Søfartens Interesser, men hvad man formentlig med Rette havde forventet er, at der samtidig var bleven fremsat Forslag til Ændring i Lov af 30. Marts 1906 om de Forhold, der angaar Lodsvæsen under Bugsering. Denne Lov kan ikke betegnes som mindre end en Undtagelseslov, idet den ganske annullerer Grundprincippet i Lodsloven fra Lodsfrihed til Lodsvang i Tilfælde, hvor Sejlskibene ikke kan komme frem ved egen Drivkraft. Rederne er i en længere Aarrække fremkommet med Be-

sværinger over de stramme Bestemmelser i Loven, som angaar Lods under Bugsering, og under 5. Februar 1904 fremsatte en af Marineministeriet valgt Kommission Forslag til Ændring i den nævnte Lov, men Resultatet af dette Forslag efter dets Behandling i Rigsdagen blev billedlig talt en barberet Puddel, ja Kommissionsmedlemmerne kendte end ikke deres eget Forslag igen, saa at man i Forbindelse med de senere forhøjede Lodstakster fik Stene for Brød.

Under den 19. Maj 1909 valgte Marineministeriet en ny Kommission til at udarbejde Forslag til Ændring i fornævnte Lov af 30. Marts 1906 bestaaende af d'Hrr. Kontreadmiral, Overlods V. Hansen som Repræsentant for Lodserne, Kaptajn F. Jespersen for Bugser- og Lægterfartøjer, samt Undertegnede for Sejlskibene, og under 11. Oktober 1909 indsendte denne Kommission en enstemmig vedtagen Betænkning samt følgende Forslag:

Naar Lods benyttes under Bugsering i Lodsfarvande, betales — medmindre begge Fartøjer have tilkaldt Lods — alene Lodspenge af det bugserede Fartøj, forsaavidt det bugserende Fartøj er et til Bugsering indrettet og enten ved Dampkraft eller ogsaa ved anden større end 15 H. K. værende mekanisk Kraft fremdrevet Fartøj, som driver Bugsering for Betaling, eller som ejes af samme Rederi, som det bugserede Fartøj. Saafremt flere Fartøjer bugseres samlede, skal kun det eller de Fartøjer, som have begæret Lods, betale Lodspenge, men Lodsen har da kun Ansvar for disse. Opfylder det bugserende Fartøj ikke de ovennævnte Betingelser, betales der Lodspenge ogsaa af dette i begge de omhandlede Tilfælde.

Et Bugserfartøj, altsaa et saadant der opfylder de ovenfor fremsatte Betingelser, betaler under alle Forhold kun Lodspenge, naar det har tilkaldt Lods til egen Vejledning. Derimod skulle andre bugserende Fartøjer betale Lodspenge, naar de bugserede Skibe ere lodspligtige under Bugsering.

I Farvande, hvor der er Lodsvang, og hvor Forholdene nødvendiggøre, at Lodsen maa have Opsigt med alle samtlige bugserede Fartøjer, kan Ministeren træffe Bestemmelse om, at ethvert af Fartøjerne, ogsaa det bugserede Fartøj, men ikke egentlige Bugserfartøjer, skal betale Lodspenge, eventuelt med nedsat Takst. Hvis Hjemrejse- og Etmaalspenge skulle erlægges, deles disse ligelig mellem de enkelte Fartøjer.

Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eueret til Lodsvang anses for krænkede, naar en Skibsfører, der ikke opfylder den nedenfor anførte Betingelse, lader sig bugseres gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13.

Naar en Skibsfører som saadan mindst to Gange har besøjet et Farvand med Lods, har han Ret til i dette at lade sig bugseres uden at benytte Lods. Paa Forespørgsel af Stedets Lodser skal Skibsføreren meddele, hvorvidt og hvornaar han har opfyldt den nævnte Betingelse for under Bugsering at være fritagen for Lodsbenyttelse. Unnlader Skibsføreren at besvare Forespørgslen, eller viser det sig efter nærmere Undersøgelse, at hans Meddelelser i Anledning af Forespørgslen ere urigtige, bliver han i hvert Tilfælde at anse efter Lodslovens § 12.

Ovenstaaende Betingelse kræves dog ikke af Førere af nedennævnte Fartøjer, der altsaa til enhver Tid kunne lade sig bugseres uden at benytte Lods, medmindre de i et bestemt Farvand ere underkastede Lodsvang.

a) Alle Fartøjer under Bugsering gennem Sundet og Bælterne. Undtagelsen gælder dog ikke under Indbugsering til et i vedkommende Lodsdistrikt beliggende Bestemmellessted for Fartøjer, der er over 225 Brutto Reg.-Tons.

b) Alle Fartøjer under 225 Brutto Reg.-Tons under Bugsering i andre Farvande.

Dette Forslag er altsaa nu mere end to Aar gammelt, og dets Ophøjelse til Lov har været imødeset som en retfærdig Akt overfor Søfarten, men der synes ikke at have været foretaget noget med Hensyn hertil udover at spørge om Lodseriernes Mening og Stilling til Forslaget, indtil Forelæggelsen af Forslag om Ændring i Lov om Lodsvæsen fandt Sted i Folketinget den 22. November, dette kan mulig tyde paa et lille Fnug af Haab om Forslagets Behandling i en nær Fremtid, idet Hs. Excellence Marineministeren bl. a. udtalte følgende:

»Fra forskellige Sider er der rejst andre Krav, som jeg ikke har fundet det formaalstjenligt at optage i dette Lovforslag, som jeg herved har den Ære at fremsætte for Tinget. Der er navnlig forskellige Ønsker, som har været forebragt af Skibsredere, der har ønsket ny Bugseringsbestemmelser optaget i Loven, men det har ikke været muligt at tilvejebringe Overensstemmelse mellem de Krav, som stilles fra Skibsredernes Side og de Krav, som fast-

holdes fra Lodsernes Side. Og det er mig klart, at der som der foregaar betydelige Nedsættelser med Hensyn til Betaling for Bugsering, vil det kunne medføre Krav fra Lodserne om Refusion hos Statskassen. Jeg har ladet foretage statistiske Opgørelser over, hvad der vil resultere af de Fordringer, som stilles af Skibsrederne, og saa vidt jeg skønner, vil det efter de Regler, som har været gældende hidtil, og under Hensyn til de Forandringer, der foreslaas, medføre en Nedgang for Lodserne af omtrent 17,000 Kr. om Aaret. Men naar jeg ser hen til, hvem denne Nedsættelse særlig vil komme til Gode, viser det sig, at det er de udenlandske Skibsredere, der vil høste den største Fordel af en saadan Ordning. Det Spørgsmaal er et gammelt Stridsspørgsmaal, og jeg har ikke fundet det rigtigt at optage det i Loven, da det kan forvolde Vanskeligheder med Hensyn til Lovens Gennemførelse. Men det er en Selvfølge, at jeg gerne vil drøfte dette Spørgsmaal med det Udvalg, som eventuelt vil blive nedsat om denne Sag.*

Ja, lad os da nære dette lille Haab, som Slutnings-tilføjelsen giver, men man fristes forøvrigt til at tro, at Skibene er til for Lodsernes Skyld og ikke omvendt, og den anførte Minimums Indtægt for Lodserne beror nærmest paa et Skøn, ligesom der mangler Beviser for, at Ændring vil medføre, at de udenlandske Skibsredere vil høste den største Fordel, og naar man sammenligner Søfartsministeriets Budget i det foreliggende Forslag til Finanslov med de øvrige Ministeriers Budget, da er førstnævnte kun en Lilleput i Udgifter, saa at det vel ikke var nogen Ulykke, om Statskassen skulde ofre de ved Ændring i Lov om Lodsvesen sparede 12,000 Kr. plus 5,000 Kr. paa en retfærdig Akt overfor Skibsfartens Udøvere, og sammenligner man den danske Bestemmelse i Lodsloven om Lods under Bugsering med de tilsvarende svenske, norske og engelske, da er der i disse tre Lande Frihed til at bugseri indenlandsk uden Forpligtelse til at benytte Lods.

Det er bevislig, at Sejlskibene aflager i en betydelig Grad, og Grunden dertil tør ogsaa delvis søges deri, at der stadig paalægges større Byrder gennem ny Love, medens man i dette Land ikke kender til berettigede Lettelser som f. Eks. Ophævelse af Lov om Konsulafgifter, der i Følge Udviklingen i Handelsverdenen er bleven en Undtagelseslov, der koster den danske Skibsfart noget som omkring 200,000 Kr. om Aaret.

I denne Forbindelse skal jeg anføre, at i vort Naboland Sverig er Kommercekollegiet og Generaltoldstyrelsen enige i at foreslaa Skibbygningspræmier fra Staten til Beløb af 13 Millioner Kroner for Aarene 1913—1922, omfattende Nybygning saavel af Jern, Staal, Træ og Komposit samt Rig, Maskine og Reparationer af større Skibe.

Kan man tænke sig Muligheden af, at danske Skibsredere kan konkurrere under saadanne ulige Forhold? Jeg mener Nej! Og det tør vel ikke være Statsmagten ligegyldigt om dansk Skibsfart kan bestaa eller ej, men skal dette Erhverv bestaa, da kan det kun ske gennem Opfyldelse af berettigede Krav fra Erhvervets Udøvere, saaledes at man stilles nogenlunde lige med de konkurrerende Nabolande.

H. A. Hansen,
Thurø.

Fragtmarkedet.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet betydelig forandret fra forrige Uge med Mathed overalt, saa at man maa regne med Julestilhed. Danmark har ganske enkelte Kornlaster af indskrænket Størrelse, men Fordringerne er højere end Tilbud.

Tyskland og Sydsverig ligger mat, uden at der gøres Forretninger. Østnorge har nogle Props og andre Træ-

laster, men er uden Interesse, saa at Oplægning efter fuldendt Rejse er det mest sandsynlige.

Returfragter Vest fra er der ikke Mangel paa, dog er der kun faa Kullaster til Danmark, men Østnorge, Vestsverig, Tyskland og franske Kanalhavne noterer flere Kullaster til acceptable Rater. Igesom Claylaster fra Cornwall og Vestengland fremdeles er lønnende.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Nordtyskland lige tilbageholden og slutter gennemgaaende ikke overdrevent meget. I hvert Fald er det vanskeligt at placere Skibe for Korn paa Forhaand derfra. Der sluttedes sidste Uge for Rug fra Stralsund 5½ M., Greifwald 5¾ M. og fra Rostock 4 M. Fra sidstnævnte Plads har det i den sidste Tid været meget sparsomt med Ladninger. Sverig har stadig Stenlaster til Tyskland, men disse har saa sent paa Aaret ikke saa megen Interesse. Af Lervarer fra Sundhavnene er det derimod smaat: b. a. noteres til Lübeck 3¾ M., Kolding 3¼ Kr. Danmark er fra Provinserne uforandret flov. Fakse søger nogle Skibe for Kalksten til Odense, Nakskov og Sønderborg, og til Warnemünde sluttedes Kartofler 4 M. — Kjøbenhavn ser ikke saa lovende ud i denne Uge. Derimod vil der sikkert efter Helligdagene komme en Del Ladninger i Markedet, baade Hvede, Majs og Kager, fra ventende Dampere. Der sluttedes i sidste Uge for Bomuldsfrøkager til Randers 20 Øre, Mullerup 17 Øre, Stege 15 Øre, Soyakager til Aabenraa 3½ M., Hvede til Vejle 14 Øre.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 3die Eksamen i Aaret 1911 afsluttedes den 9. December.

Til den almindelige Styrmandseksamen (I. Afdeling) var indstillet 10 Elever, hvoraf 9 bestod med Gennemsnitskarakter: 128½ Points.

Til den udvidede Styrmandseksamen var indstillet 6 Elever, i Navigation, Geografi og Vejrlære, Soret og Handelsvidenskab samt 1 til Sætteskipperproven, hvilke alle bestod.

Havarier og Forlis.

Anders Mors, Fiskerkvase af Frederikshavn, løb den 11. ds., paa Rejsen fra Landskrona til Helsingør, paa Grund paa Kronborg Pynt; kom senere flot og ind til Helsingør.

Valborg, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Aarhus ankommet til Leith med Tab af sin Baad samt Lugerne skyllet over Bord, saa at Ladningen, der bestod af Byg, er blevet beskadiget.

Stadt Lübeck, tysk Dpsk., der den 10. ds. afsejlede fra Kolding med en Ladning Kreaturer, hestemt til Lübeck, maatte paa Grund af Havari søge ind til Søby paa Ærø. Ladningen maatte føres videre af anden Dampere, da »Stadt Lübeck« var utæt, saa at Dyrene stod i Vand.

Edith, svensk Dpsk., er den 11. ds., paa Rejsen fra Söderhamn til Danmark med en Ladning Træ, løbet paa Grund ved Kalmar.

Wilhelmine, Galease af Hamburg, kom d. 10. ds., paa Rejsen fra Aarhus til Hamburg i Ballast, paa Grund paa Søby Rev; flot ved egen Hjælp ved Højvande.

Merkur, Dpsk. af Esbjerg, blev den 12. ds. ved Udsejling fra Hamburg, paasejlet af Fiskedampere »Pelikan« og maatte sættes paa Grund, da det begyndte at synke.

Fox, Barkslib af Tvedestrand, er paa Rejsen fra Riga til Shields med Trælast blevet paasejlet i Østersøen af en svensk Dampere og er stærkt beskadiget indkommet hertil.

Frederik og Ane, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Begense til Yarmouth med en Ladning Byg sunket i Nordsøen. Hele Mandskabet er indbjerget til Lowestoft.

Skibet byggedes i 1876 i Vejle af Eg og maatte 100 Netto Reg.-Tons.

Nordmand, Dpsk. af Kristiania, er paa Rejsen fra Blyth til Riga med en Ladning Kvi strandet ved Agger. Mandskabet reddet. Skibet staar haardt.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Antwerpen 15./12. til Algier. — Algarve, Borries, pass.
Cascaes 17./12. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 16./12.
— Anglo Dane, Tommesen, ank. Arendal 15./12. — A. N. Han-
sen, Sørensen, ank. hertil 15./12. — Antwerpen, Madsen, ank.
Libau 17./12. — Arkansas, Petersen, afg. Newcastle 29./12. til
Filadelfia. — Arno, Fischer, afg. Newport 16./12. til Malaga. —
Aurora, Gommesen, ank. Havre 16./12. — Baron Stjerne-
blad, Sørensen, pass. Brunsbüttel 15./12. for Antwerpen. — Beira,
Lunge, afg. Oran 14./12. til Toulon. — C. F. Tieggen, Thomsen,
ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Lissabon
17./12. — Chr. IX, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 15./12. — Dag-
mar, Bøgvad, afg. Algier 15./12. hertil. — Esbjerg, Strufve,
afg. Riga 16./12. hertil. — Florida, Andersen, pass. Madeira 9./12.
for Buenos Aires. — Garonne, Sørensen, afg. Riga 16./12. hertil.
— Hellig Olav, Holst, pass. Parir Isle 10./12. for New York. —
Hengest, Munck, afg. Riga 16./12. hertil. — Hjelm, Henriksen,
ank. hertil 15./12. — I. C. Jacobsen afg. Antwerpen 6./12.
til Algier. — Jolantha, Rasmussen, ank. Antwerpen 13./12. —
Kasán, Mikkelsen, ank. Libau 14./12. — Kentucky, Andreasen,
afg. Boston 5./12. hertil. — Kursk, Wienecke, pass. Brunsbüttel
15./12. for Antwerpen. — Loire, Craignou, pass. Dartmouth 15./12.
for Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. Pillau 18./12. — Loui-
siana, Ørsted, ank. hertil 15./12. — L. P. Holmblad, Svane,
pass. Citavos 15./12. for Tunis. — Minsk, Harder, ank. Riga
14./12. — Moskovo, Jønsen, ank. Messina 15./12. — Nicolai
II, Jørgensen, ank. Antwerpen 13./12. — Nordjylland, Søberg,
afg. herfra 15./12. til Reval. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Hol-
tenau 17./12. — Odessa ank. Hull 13./12. — Omsk, Jacobsen,
afg. Libau 16./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6./12. —
Pennsylvania, Lissner, afg. Newport 16./12. — Perm, Gott-
hardt, pass. Brunsbüttel 16./12. — Pregel, Iversen, afg. Reval
17./12. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 16./12. — Saratov
ank. Libau 16./12. — Saxo, Müller, ank. hertil 17./12. — Seine,
Damp, afg. herfra 15./12. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas,
pass. Dover 17./12. — Thyra, Dam, ank. hertil 17./12. — Tiber,
Bech, afg. Ghent 14./12. — Tomsk, Kruse, afg. Antwerpen 17./12.
til Aarhus. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17./12. — United Sta-
tes ank. Kristiania 18./12. — Viking, Meyer, afg. Stavanger
17./12.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Tyne 13./12. — Ama-
lienborg afg. Blyth 12./12. — Anna Mærsk afg. Frederikshavn
12./12. — Brattingsborg afg. Rio 9./12. — Børglum ank.
Huelva 10./12. — Chassie Mærsk ank. Riga 12./12. — Dans-
borg ank. Genua 11./12. — Elsborg ank. Rouen 13./12. —
Esrom ank. Newcastle 2./12. — Flynderborg afg. Kiel 13./12.
— Fredensborg ank. Blyth 9./12. — Frederiksborg
afg. Nantes 12./12. — Guldborg ank. Blyth 7./12. — Gurre
ank. Methil 7./12. — Harrildsborg ank. Huelva 7./12. —
Hundborg ank. Hull 8./12. — Høneborg ank. Riga 12./12.
— Jelling afg. Cardiff 8./12. — Jømsborg ank. Huelva 7./12.
— Jungshoved ank. Antwerpen 12./12. — Jægersborg
ank. Huelva 7./12. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 11./12.
— Kalø ank. Seaham 11./12. — Klampenborg ank. Danzig
2./12. — Kronborg pass. Dover 12./12. — Lejre afg. New-
port Mon 7./12. — Lilleborg ank. Dakar 9./12. — Marselis-
borg pass. Dover 20./11. — Næsborg ank. Stettin 12./12. —
Peter Mærsk afg. Libau 13./12. — Randelsborg pass.
Deal 11./12. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 13./12. — Sil-
keborg pass. Kjøbenhavn 12./12. — Skakkeborg afg. Bougie
12./12. — Skanderborg ank. Tunis 4./12. — Skjoldborg
ank. Memel 13./12. — Skodsborg ank. Sunderland 13./12. —
Spigerborg ank. Königsberg 13./12. — Stegelborg ank.
Cardiff 3./12. — Stjerneborg pass. Lydd 6./12. — Søborg
ank. Garston 11./12. — Taarnborg afg. Sunderland 13./12. —
Tuborg afg. Chantenay 11./12. — Ulfborg ank. London
12./12. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 9./12. — Visborg
pass. Kjøbenhavn 11./12. — Vordingborg afg. Ghent 12./12. —
Ørkild ank. Bremen 8./12.

Vesterhavet. Polly, Mathiasen, ank. Gefle 16./12. — Marie,
Jessen, afg. Pernau 16./12. til Antwerpen. — Nexos, Basse, afg.
Brixham 15./12. til Hamburg. — Norma, Madsen, ank. Mariager-
fjord 15./12. — Johanne, Thøgersen, afg. Rølsø 15./12. til Ghent.
— Inger, Schiff, afg. Grimsby 14./12. til Mariagerfjord. — Fylla,

Brinch, afg. Barceloua 14./12. til Burriana. — Gerda, Iversen, ank.
Hamburg 14./12. — Cito, Jepsen, afg. Antwerpen 14./12. til Bridge-
ness. — Nora, Lauritsen, afg. Hook of Holland 14./12. til Kjø-
benhavn. — Nordsøen, Mikkelsen, ank. Kotka 14./12. — Laura,
Pedersen, afg. Gefle 13./12. til Freguir.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, ank. Rotterdam 15./12. — Johan Siem, Nielsen,
ank. Methil 8./12. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Swi-
nemünde 16./12. til Vindau. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, ank. Kjøbenhavn 12./12. — Russ, Petersen, ank. Sabine
Pass 2./12. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Kjøbenhavn
13./12. til Riga. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Hull
12./12. til Swinemünde. — Michael Outchoukoff, Harboe,
ank. Pensacola 11./12. — Generalkonsul Pallisen, Chri-
stensen, afg. Restigouche 11./11. til Rosario. — Wladimir
Reitz, Olsen, ank. Colastine 7./12. — Helmer Mørch, Thorsøe,
afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Nawa, Dahl, ank. Cardiff
12./12.

Term. Sara, Jensen, afg. Boness 13./12. — Helene, Sø-
rensen, afg. Leith 13./12. — Sjælland, Svarrer, ank. Aalborg
12./12. — Agnete, Dam, ank. Grimsby 14./12. — Hermia,
Farup, ank. Methil 11./12. — Alice, Jørgensen, ank. West Hartle-
pool 15./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Tynen 13./12. — Ragn-
hild, Schultze, afg. Aalborg 15./12. — Valborg, Hansen, afg.
Kolding 15./12. — Gunhild, Hansen, ank. Odense 12./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Santiago de Cuba
9./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Gravesend
15./12. — Svend, Schmidt, afg. Burntisland 15./12. — Urania,
Clausen, afg. Leith 16./12.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Antwerpen 15./12. —
Kronprins Frederik, Andrusen, afg. Pillau 15./12. — Hol-
land, Poulsen, afg. Methil 17./12. — England, Andersen, afg.
Burntisland 13./12. — Rusland, Bennelsen, ank. Burntisland
13./12.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Newcastle 13./12. til
Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 16./12. til Kjø-
benhavn. — Gullfaxe, Petersen, ank. London 14./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, pass. Perim 13./12. for
udg. — Samui afg. Suez 14./12. for udg. — Bandon afg. Bang-
kok 11./12. for hjemg. — Pangau ank. Antwerpen 15./12. for udg.
— Chumpon ank. Marseille 15./12. for hjemg. — Arabien
afg. Port Said 11./12. for hjemg. — Siam pass. Perim 7./12. for
udg. — Kina ank. Antwerpen 13./12. for udg. — Tranquebar
ank. Kjøbenhavn 5./12. — Indien ank. Buenos Aires 15./12. for
udg. — Cathay afg. Durban 24./11. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Havre 15./12.
for hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 3./12. for udg. — St.
Thomas afg. London 15./12. for udg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Methil 15./12. til Stettin. —
London, Bom, ank. Methil 15./12. — Paris, Høegstedt, afg. Bo-
ness 14./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 16./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 11./12. — Wien, Boeck-
Hansen, ank. Lübeck 13./12. — Roma, v. Thun, ank. Königsberg
12./12.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Grangemouth 16./12. —
Frankrig, Friis, ank. Burntisland 12./12. — Tyskland, Dan-
strup, ank. Stettin 14./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Karrebæks-
minde 15./12. — Alf, N. Clausen, ank. Dordrecht 14./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 8./12. — Freja, Nielsen,
ank. Kjøbenhavn 8./12. — Vera, Thing, ank. Burntisland 15./12.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Hamburg 15./12. — Nelly, J. B.
Clausen, afg. Carthage 16./12. til Marseille. — Fanny, Eriksen,
ank. La Rochelle 14./12. — Lilly, Duhn, pass. Portland 12./11. for
Alicante. — Alexy, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 15./11. for Sevilla.
— Dagny, Degn, pass. Gibraltar 15./12. for Bremen. — Mary,
Bang, ank. Danzig 14./12.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Alloo 14./12. — Energi,
Jensen, ank. Seaham 14./12. — Erindring, Nielsen, ank. Win-
dau 15./12.

Sejlskibe.

Fane-Nordby. Brabo, Mørch, ank. Rio Grande 3./12.

Fane-Sanderho. Elisabetha, Fischer, ank. Liverpool 16./12.

Æro. Norma, Jørgensen, afg. Portsmouth 14./12. til Göte-
borg. — Dana, Petersen, er afg. Laguna de Terminos til Falmouth
f. O. — Hermød, Dreimann, er afg. St. Mary (Scilly) til Wemyss.
— Jenny, Svane, ank. Falmouth 13./12. — Svane, Rosenbeck,
ank. Cadix 14./12. — Bion, Petersen, ank. Ecksund 14./12. —
Sejerskransen, Friis, ank. Grimsby 15./12. — Astræa,
Svane, ank. Penarth Red 15./12. — Diane, Hansen, ank. Greath
Yearmouth 16./12. — Amor, Hanseu, ank. Kjøbenhavn 16./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. December 1911. — Bladsagen og Dansk
Sejlskibsrederi-Forening. — Lovforslaget om Ændring i Lov om Lods-
væsen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis.
— Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Kolding. Jydsk Skibsekviperings og Provianteringsforretning (G. Brasen).

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Dr. med. Goldschmidt. Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Treffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

P. RUDBECK-LARSEN

Skibsmægler

Telegram-Adr.: „Chartering“

Telefon Nr. 37.

MARIAGER.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekviperings

og

Provianteringsforretning,

(G. Brasen)

KOLDING.

En gros. En detail.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søzager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER 84 PILESTRÆDE 84 Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Sæen. Fri
Ind. og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarum
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvaral, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petitlinie å 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 99.

Kjøbenhavn, Fredag den 22. December 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Stænger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbælter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5601
---	--	---

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

De private Assurandører lim.
 i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4108.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
 i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenasure Telefon-Nr. 42

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faae paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Marstal

StaaLSkibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Dr. Wiuff Petersen
(fh. H. C Lunds Klinik)
Hud- og Kønssygdomme
Vesterbrogade 16.

Træffes Søndage fra 12-2,
samt Mandag, Onsdag og Fre-
dag Aften Kl. 6 $\frac{1}{2}$ -8 $\frac{1}{2}$.
Helligdage Kl. 10.

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsprovantering
Lager af Manila- og Hampfougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Julius Ott
Internationale Agentur
Køb, Salg og Bygning af Skibe
HAMBURG, Georgspl. 10.

Skib til Salg.
Motorjagt „Margit“, 16
Netto Reg.-Tons, lader ca. 50
Tons dw., bygget 1905. Mo-
toren 20 HK. „Avance“.
Nærmere Oplysninger ved
C. Møller,
Dania, Mariager.

Skib til Salg.

Sk. „Falken“, 38,42 N.-T.,
85 dw. Nærmere meddeler
Skibsfører **H. Chr. Jensen,** St.
Slotsvej 2, Kanalvejen, Odense.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

**Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug**

faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Skib til Salg.

Jagt „Petra“ af Svendborg,
der maaler 23,63 Brutto-Tons,
18,48 Netto-Tons, laster død
Vægt 850 Cnt.

H. P. Hansen,
Vindeby Svendborg.

Kasko

paa norske, svenske, finske og
danske Jern- og Staalsejlere
dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O.479)

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh. K. Tel. 3862

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haifi og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1903 og 3. Januar 1911

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.
samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Dampfartøjer af 24. Februar 1910,
Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet
med Motorfartøjer af 25. Februar 1910,
Instruks for de ved Tilsynet med Dampfartøjer beskikkede
Synsmænd af 28. Februar 1910,
Fortegnelse over de ved Dampskibstilsynet ansatte Synsmænd
og Stedfortrædere,
Uddrag af Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875
og de i Medfør af denne udstedte Bekendtgørelser.

**Pris: Indbundet 1 Kr., indbundet og gennem-
trukket med hvide Blade 1 Kr. 25 Øre.**

Tidligere er udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser,

indeholdende Fortegnelse over de i Medfør af Loven udnævnte
Synsmænd og Stedfortrædere.

Pris: Indbundet 35 Øre

skriftlig Bestilling ekspederes kun, naar Beløbet (i Frimærker)
samt Svarporto vedlægges.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
R. H. Segelcke A/S., Hjørring.

Den bedste!

**„GAMMEL
DANSK SNAPS“**
fra Segelcke, Hjørring.
en gras Stormgade 12, Telf. 5670

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske
Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugsersbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.

Frederik Hansen, Vejle.

Kjøbenhavn, den 22. December 1911.

Firmaet Rob. M. Stoman jun. skriver til os fra Genua:

Kul-Dampere i Genua. Det vil sikkert være af Interesse for Redere, som slutter Kuldampere til Genua for den kommende Januar Maaned, at vide, hvorledes Stillingen her i Genua har været med Hensyn til Ophold, som skyldes Tørn, i samme Maaned for de sidste tre Aar.

Januar 1909: Den 18. ventede tretten Dampere efter Tørn. Forud for den Dato var Tallet gennemsnitlig tre. Forholdene bedrede sig betydeligt efter den 21., da kun faa Skibe ventede efter Tørn. Hvis der ikke var indtraadt fire Dages Regnvejr, vilde Maanedden være gaaet til Ende uden Tørn.

Januar 1910: Den 14. ventede tretten Dampere efter Tørn. Den sidste Del af Maanedden viste betydelig Bedring, saa der endogsaa var syv Kajpladser ledige den 25.

Januar 1911: Denne Maaned blev en Rekordmaaned, idet ingen Dampere maatte vente efter Tørn. Der var fem, seks, syv à otte Kajpladser ledige ved flere Lejligheder, trods fire Dages Regnvejr.

For at give en Ide om Trafikens Størrelse tjener, at gennemsnitlig bliver 84,000 Tons Kul, svarende til omtrent tyve Dampere, ekspederet i Genua i en Uge à seks Arbejdsdage, saa at den Tid et lignende Antal Dampere vilde have at vente efter Tørn paa Kajplads, vilde svare dertil.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Bekendtgørelse om en mellem Danmark og Bulgarien indgaaet Overenskomst om gensidig Behandling som mest begunstiget Nation for saa vidt angaar Varer og Skibsfart i 1912. Under 6. d. M. har den danske Regering med den bulgarske Regering, ved Noteveksel, truffet Overenskomst om, at den i Henhold til kgl. Resolution af 13. August 1909 afsluttede Overenskomst om, at danske Varer og dansk Skibsfart i Aaret 1910 skulde behandles i Bulgarien som den mest begunstigede Nations Varer og Skibsfart, mod at til Gengæld samme Behandling tilstodes bulgarske Varer og Skibsfart i Danmark, bekendtgjort den 14. December 1909, fornyes for Aaret 1912.

Hvilket herved bekendtgøres.

Udenrigsministeriet, den 11. December 1911.

Den eventuelle engelske Jernbanestrejke. (Indberetning fra det kgl. Gesandtskab i London.) Ved de Møder, som den engelske Regering i Dagen fra den 7. til den 11. d. M. tilvejebragte mellem Jernbaneselskaberne og Jernbanemændene til Forhandling om, hvorledes man bedst kunde føre Jernbanekommissionens Forslag af 18. Oktober d. A. ud i Livet, gik Forhandlingerne forholdsvis let, idet der øjensynlig hos begge Parter fandtes en udpræget Lyst til at naa til en Overenskomst.

Allerede den 11. d. M. opnaaedes der da ogsaa Enighed, og den paafølgende Dag blev Overenskomstens Tekst offentliggjort.

Overenskomsten indfører enkelte Detailændringer i Kommissionens Forslag, men lader dog dette i det store og hele urørt, særlig med Hensyn til det saa omtvistede Spørgsmaal om fuld Anerkendelse af Fagforeningerne. Den nu afsluttede Overenskomst er vel nærmest at betragte som en Art Vaabenstilstand, idet det bestemmes, at Forligsraadene skal afholde deres første Møde i Maj

1912, og at saavel Selskaberne som Arbejderne paa disse kan fremsætte et hvilket som helst Ændringsforslag til de bestaaende Overenskomster. Mulige paa denne Maade vedlagte Ændringer kan dog ikke træde i Kraft før i Juli 1912.

Overenskomsten er gennemgaaende blevet modtaget med Velvilje af Arbejderlederne, og der er derfor Haab om, at de med tilstrækkelig Fasthed vil søge at modarbejde de yderliggaaende Elementers stadige Agitation for en ny Strejke.

Sammenslutning af de norske Bjergningsselskaber. Der føres for Tiden Underhandlinger mellem de tre norske Bjergningsselskaber Det Nordenfjeldske Dykkerselskab, Salvalor og Moss-Selskabet, om Sammenslutning til et stort Selskab under en fælles Overledelse. Efter Planen skulde den hele Ledelse have haft sit Sæde i Kristiania, men efter hvad der forlyder, er det nu bestemt, at der skal oprettes Stationer i Bergen og Trondhjem, som hver ledes af en Direktør under en Hovedledelse i Kristiania. Selskabet menes at komme til at raade over tolv Bjergningsdampere, og dets Aktiekapital bliver antagelig 1,200,000 Kroner.

Søretsdøm. Ved Helsingør Søret idømtes fornylig en Dampskibsfører 50 Kr. i Bøde for Overtrædelse af Sølovens § 40. Forseelsen bestod i, at Kaptajnen efter et Havari, ikke havde begæret Søforklaring afholdt i den første Havn, han anløb, men først ved Ankomsten til Helsingør. Ansvar for Overtrædelsen paahviler efter Loven Kaptajnen, selv om han har handlet efter Rederiets Anvisning. (»Helsingør Avis«.)

Passeret Skib. Føreren af Det forenede Dampskibsselskab's Damper »N. J. Fjord« meddeler, at han den 17. ds. Kl. 12 Middag paa Rejse fra Esbjerg til Parkeston paa 52° 50' N. Br. og 3° 1' Ø. Lgd. passerede Skonnert »Alf« af Marstal, som ønskede sig rapporteret. Alt vel.

Passeret Vrag. Føreren af Damperen »Tomsk« meddeler, at han den 18. ds. paa 53° 47' N. Br. og 5° 5' Ø. Lgd. passerede en opretstaaende Mast 6 à 7 Fod over Vandet.

Ophævede Karantæneforanstaltninger. Ved en under 20. December gennem Justitsministeriet udfærdiget Bekendtgørelse er de tidligere paabudte Sundhedsforanstaltninger overfor Odessa og Havnene i Italien fuldstændig ophævet.

Bjergtet Vrag. Marineministeriet meddeler: Det i Hollænderdybet observerede drivende Vrag er nu indbjergtet.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Tolddiæter i Aarhus. I Anledning af Kaptajn P. Andersens Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 98 undlader jeg ikke at oplyse, at jeg ikke har »bekendtgjort« den af Havnearbejderne i Aarhus fremsatte Fordring, men kun, som anført i samme Blads Nr. 93, ladet den mig tilgaaede Meddelelse gaa videre. Under 8. ds. sendte jeg iøvrigt supplerende Meddelelse til »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Afdeling for mindre Skibe om, at Foreningen af Arbejdsgivere i Aarhus har taget denne Sag op og henstillede da samtidig til Rederiforeningen at

lade Sagen henligge, indtil Resultatet af de oplagne Forhandlinger foreligger.

Firmaet *Hans Smith*, Kronstadt, telegraferer den 21. til os: Skibsarten Petersborg—Kronstadt anses for afsluttet, endskønt ingen nævneværdige Ishindringer findes.

I de to førstkommende Uger vil *Dansk Søfartstidende* paa Grund af Helligdagene kun udkomme én Gang, henholdsvis Torsdag den 28. ds. og Torsdag den 4. Januar 1912.

Danmarks Handelsflaade i 1910.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1910 ses af Tab. IV.

Tabel IV.

	Sejl- og Motorskibe				Dampskibe				Den samlede Handelsflaade				pCt. af den samlede Handelsflaades Tonnage	
	Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage		1909	1908
	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.		
Kjøbenhavn	334	11.1	15,811	14.4	399	61.9	348,717	84.6	733	20.1	364,528	69.9	69.4	69.8
Sjælland (uden Kjøbhv.)	494	16.4	6,736	6.2	45	7.0	9,943	2.4	539	14.8	16,679	3.2	3.0	3.0
Bornholm	122	4.1	4,124	3.8	7	1.1	1,316	0.3	129	3.5	5,440	1.0	1.1	1.0
Lolland-Falster	202	6.7	2,300	2.1	14	2.2	2,205	0.5	216	5.9	4,505	0.9	0.9	0.9
Fyn	868	28.9	53,703	53.7	48	7.5	9,104	2.2	916	25.1	67,807	13.0	12.8	12.9
Øerne, (uden Kjøbhv.)	1,686	56.1	71,863	65.8	114	17.8	22,568	5.4	1,800	49.3	94,431	18.1	17.8	17.8
Jyllands Østkyst	574	19.1	8,914	8.1	64	10.0	10,832	2.7	638	17.5	19,746	3.8	3.8	3.9
Jyllands Vestkyst	153	5.1	8,053	7.4	45	7.0	21,818	5.3	198	5.4	29,871	5.7	6.3	6.1
Byerne ved Limfj.	258	8.6	4,753	4.3	21	3.3	8,122	2.0	279	7.7	12,975	2.5	2.7	2.4
Jylland	985	32.8	21,720	19.8	130	20.3	40,772	10.0	1,115	30.6	62,492	12.0	12.8	12.4
Ialt	3,005	100.0	109,394	100.0	643	100.0	412,057	100.0	3,648	100.0	521,451	100.0	100.0	100.0

Det fremgaar heraf, at i 1910 faldt 69,9 pCt. af den samlede Tonnage paa Kjøbenhavn, 18,1 pCt. paa Øerne og 12,0 pCt. paa Jylland. I Løbet af de sidste to Aar er den forholdsvise Andel for Kjøbenhavns Vedkommende vokset med 0,1 pCt., og for Øerne med 0,3 pCt., medens den for Jylland er aftaget med 0,4 pCt. Absolut set er Tonnagen for Sejl- og Dampflaaden tilsammen aftaget for den lolland-falsterske Øgruppe samt for Jyllands Østkyst og Vestkyst, men vokset for de øvrige Landsdele.

Af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse siden 1870 for Kjøbenhavns og forskellige Tolddistrikters Vedkommende fremgaar det, at Tonnagen er vokset i Kjøbenhavn fra 49,771 til 364,528 R.-T., altsaa til over det syv-dobbelte; for Esbjerg, i hvis Distrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 23,401 R.-T., og for Marstal og Svendborg, hvis Flaader ganske overvejende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 26,132 til 55,268 R.-T., altsaa til over det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under ét, er aftaget fra 102,650 til 78,254 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlskibsflaaden var aftaget fra 42,293 R.-T. i 1870 til 15,811 R.-T. i 1910, af hvilke sidste tilmed omtrent én Fjerdedel er Pramme og

Lægtre, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Dampend i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 14—15 Aar forøget med c. 20,000 R.-T. og omfattede i 1910 34 pCt. af Provinsernes hele Dampflaade. — Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang i Periodens to første Aar, en mindre Nedgang i det tredje Aar og paany Opgang i de to sidste Aar, tildels ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibstonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe var gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1910 874 R.-T. mod 525 i Esbjerg og 206 R.-T. i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1910 et enkelt Aktieselskab Det forenede Dampskibsselskab 73 Skibe med 74,618 R.-T. (Samme Selskab ejede, naar Sejlskibe (Lægtre) og Skibe i Provinserne medregnes, i 1910 ialt 136 Skibe med 91,446 R.-T.).

For de to Sejlskibspladser Marstal og Svendborg under et, er, som nævnt, Tonnagen meget stærkt forøget siden 1870; men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 29,298 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Marstals Sejlsflaade

kulminerede i 1903 med 30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe) og Svendborgs i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe). Indtil 1907 havde ogsaa Fanø en Handelsflaade paa over 10,000 R.-T.; men den er i Løbet af de tre sidste Aar gaaet ned til 6,286 R.-T. Der har altsaa, siden Fanøs Sejlsflaade i 1896 var paa sit Højdepunkt med 45,351 R.-T. (116 Skibe) og indtil 1910, da dens Tonnage er 6,031 R.-T. (21 Skibe), fundet en Nedgang Sted paa 95 Skibe og 39,320 R.-T. Medens Fanøs Sejlsflaade bestaar af forholdsvist faa, men store Skibe, er det omvendte Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende. Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i 1910 var 91 R.-T. i Svendborg og 101 R.-T. i Marstal, medens den var 287 R.-T. paa Fanø. Over en Tredjedel (8) af Fanøs 21 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 249 paa 6 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinshyers samlede Handelsflaade er i Antal vokset med over 250 Skibe, men er i Tonnage c. 24,000 R.-T. mindre end for 40 Aar siden. For Sejlskibsflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del (under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør begge Steder bragtes op til over 12,000 R.-T.); men fra 1880erne og navnlig fra 1890 er Sejlskibsflaaden i stadig Nedgang, fraregnet 1902, 1906 og 1909, hvor en min-

dre Opgang har fundet Sted, og samtidig er Dampflaaden ikke væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 20 Aar fra 1890 til 1910 kun er vokset med 14,700 R.-T. Der har ved næsten alle de enkelte Byer været Tilbagegang for Sejlflaaden og Stagnation for Dampflaaden. Tonnagen for Aalborg var 9,065 R.-T., for Korsør 6,263 R.-T., Aarhus 5,220 R.-T. og Odense 4,628 R.-T. Fem Byer, nemlig Helsingør, Rønne, Ruckjøbing, Frederikshavn og Vejle havde en Tonnage mellem 2,000 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1910 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer (foruden Fanø) i 1910 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 30 Aar siden Tilfældet med 19 Byer, og det kan yderligere nævnes, at der for flere af de nysnævnte 9 Byer har været Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør (med en Tonnage af 6,263 R.-T. i 1910 mod 1,713 i 1880), og Aalborg (9,065 R.-T. mod 4,467 R.-T.).

Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i de øvrige Tolddistrikter var i 1910 kun 20,4 R.-T. pr. Skib, idet der fandtes 2,036 Sejlskibe med 41,593 R.-T. En væsentlig Del af Antallet er imidlertid Fiskerfartøjer, hvis Gennemsnits-Tonnage kun er c. 8 R.-T., saa at Gennemsnits-Tonnagen for de Sejlskibe, der benyttes til Fragtjeneste, er ikke saa lidt højere end de 20,4 R.-T.

Endnu skal vedrørende Fordelingen mellem Byerne af de meget store Skibe anføres, at af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 3 hjemmehørende i København, 3 paa Fanø og 1 i Vejle, og af Dampskibene 136 i København, 1 i Odense, 1 i Aalborg, 1 i Aarhus og 1 i Esbjerg.

(Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Fra La Plata Distriktet sluttes der i Øjeblikket næsten intet, da der er meldt ugunstigt Vejr, som vil forsinke Høsten, af hvilken Grund Befragterne foreløbig holder sig noget tilbage, men de øvrige af de større hjemmagaende Markeder bevarer deres Fasthed fuldtud. Det er navnlig en Fornøjelse at se, hvor godt Østen, Sortehavet og det nordamerikanske Marked ligger, og der synes ikke at forestaa nogen Nedgang i den nærmeste Fremtid. Fra Vladivostok med Soyabønner er Raten saaledes steget til 33/ U. K. eller Kontinentet for Januar Lastning. Birma og Indien viser ligeledes fast og stigende Tendens. Fra Australien sluttedes flere store Dampere med Hvede til 30/ pr. Januar, hvilket er en særdeles fin Fragtrate. Fra Sortehavet er Begæret godt, og Aarets højeste Rater er i den sidste Tid bleven betalt. Fra Nordamerika fragtes der stadig Bomuld til høje Rater, selv om Efterspørgslen for Tonnage ikke er saa preserende som for nogle Uger siden, men paa den anden Side begynder der at komme mere Korn i Markedet, og flere Laster sluttedes fra Baltimore til 2,9 pr. Qr. til Avonmouth eller Rotterdam, 2/10½ Hamburg. Der er rigeligt med Laster fra Middelhavet til omtrent uforandrede Rater, hvorimod Østersøen er meget stille. Hvad Kulfragterne angaar, da er disse ikke undergaaet nævneværdige Forandringer siden forrige Uge. Der er stadig en Masse Laster til Middelhavet, og der synes ikke at skulle blive nogen Nedgang for Januar Lastning. Alle-rede nu indiceres der 10/6 til Genua fra Firth of Forth, men Ekspeditionerne paa Lastepladserne bliver næppe gode. I Øjeblikket er Forholdene i Methil og tildels Burntisland ganske fortvivlende. I Methil er der nu over 40 Dampere, og de ligger der i omkring to Uger, hvilket gør det meget vanskeligt for Rederne at disponere. Der er ogsaa til Tider svære Kampe for at faa Liggedagspenge, men paa »Baltcon« Certepartiet med sine klare Bestemmelser gaar det endda an, og skotske Afskibere

har maattet punge svært ud med Liggedagspenge i dette Efteraar. Vi henviser til efterfølgende Befragtninger i de forskellige Markeder:

Østen. Fra Vladivostok til U. K. Kont. sluttedes flere Baade til 31/ pr. Januar, 29/6 pr. Marts, og en enkelt Baad til 33/ (én Havn), 34/ (to Havne), Option Dalny 1/ mindre, pr. 15.—31. Januar. — Australien/U. K. Kont. betalte 30/ pr. Januar og 29/10½ pr. 15. Januar—15. Februar. — Rangoon/Port Said og Aleksandria 25/ pr. Januar; O. C. ekscl. Frankrig 25/, 6 d. mindre, hvis Holland, pr. Januar. — Fra Kurrachee efter almindelig Skala til 18/3 U. K. Kont. (udsøgt Havn), 17/ Antwerpen, 21/ Tripolis, alt pr. December—Januar.

Sortehavet etc. Odessa/Rotterdam 11/3, Antwerpen 11/6, Liverpool 12/, prompt. Odessa eller Novorossisk/Hamburg 12/ pr. December. Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 10/6, Emden eller Weser 10/9, Hamburg 11/, pr. 1.—15. Januar. Sulina/Rotterdam 11/6, Antwerpen 11/9, Hamburg 12/3 pr. December, N. C. eller »any« 11/6, Hamburg 12/ pr. Januar. Bulgarien/Antwerpen eller Rotterdam 12/ prompt. Kustendje/Rotterdam 11/3 prompt. Varna/Rotterdam 12/3 prompt.

Middelhavet etc. Aleksandria/Hull 10/6 pr. December, 10/ pr. Januar, London 11/ pr. December, Bremen 11/ pr. December—Januar. Bona/Rotterdam 7/9, Option Zwynrecht 8/3. Sfax/Ghent 8/3, Amsterdam 8/1½. Huelva/Rotterdam 6/3, Dublin 8/3. Bilbao/Rotterdam 5/3, Middlesbro 6/. Bordeaux/Cardiff 7/6. Nantes/Rotterdam 4/9. Alt for prompt Afskibning.

Nordamerika. Petroleum New York/Brasilien (fire Havne), Basis 27 C. én Havn pr. Januar. — Baltimore/Avonmouth, London eller Rotterdam 2/9 pr. Qr., Hamburg 2/10½ pr. Qr., Januar. — Savannah/Liverpool eller Bremen 37/6 for Bomuld pr. Januar. — New Orleans/Danmark 3/6 pr. Qr., Januar. — New Orleans eller Galveston/Liverpool eller Bremen 41/6 Bomuld, 10. Januar—10. Februar.

Sydamerika. For Quebracho fra Colastine sluttedes flere Baade til U. K. Kont. til 20/ pr. Januar—Februar. — Buenos Aires eller La Plata/Middelhavet (én Havn) 17/6, Option Tripolis 20/3 pr. Februar—Marts. — Salpeter Havne/U. K. 24/, Option Dnukerque 25/, pr. Januar. U. K. Kont. eller U. S. 24/ pr. 15. Januar—15. Februar.

Østersøen. Fra Riga noteres: Grangemouth 40/ pr. Favn 7 × 7 × 7 Kortprops, West Hartlepool 10/ pr. Load Sveller, Cardiff 34/ D. B. — Fra Windau 10½ d. Havrebasis Rotterdam, Mk. 10 pr. 2,000 Kilos Havre til Hamburg, 25/ D. B. London, 8/ pr. Load Sveller til Hull, Frcs. 29 D. B. B. Antwerpen, Frcs. 30 D. B. Calais. — Libau noteres: 10½ d. Rotterdam, 11 d. London, 11¼ d. Antwerpen, 1/ à 1/0¾ Dunkerque, 1/3 Rouen, Havrebasis. London 25/ D. B. og 8/ Sveller, Hull 42/ Kortprops, Snuderland 25/ D. B., Rotterdam Mk. 23 Kortprops, Sarpsborg 21/ à 22/ pr. Favn Pulpwood.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Sundsvall 9/ (1,500), Königsberg 5/4½ (2,600), Warberg 6/6 (1,100), Nakskov 6/3 (1,000), Havre 4/9 (1,200), Boulogne 4/6 (1,500), St. Nazaire 5/7½ (2,000). Genua eller Savona 9/9 (3,500), Port Said 9/6 (5,300). — Wear/Riga 5/9 (1,350). Burntisland/Nyborg 6/ (1,300). Firth of Forth/Kiel 6/3 (1,900). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Havre 5/9 (2,200), Caen 7/ (1,200), St. Nazaire Frcs. 7½ (2,600—2,900), Algier Frcs. 11 (3,000), Tunis Frcs. 13 (1,950), Marseille Frcs. 12 (6,100), Genua 10/9 (3,350), Neapel 10/6 (2,200), Venedig 11/9 (3,000), Port Said 10/3 (1,400), Colombo 12/6 (5,300), Las Palmas eller Teneriffa 9/9 (2,600), Rio de Janeiro 18/ (5,000), River Plate 18/ (5,500).

Havarier og Forlis.

Hundborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom Natten til den 19. ds. paa Rejsen fra Hull til Kjøbenhavn paa Grund udfør Harboøre. Grundstødningen skete i Taage. Svitzers har bragt Skibet flot og ind til Frederikshavn.

Conway, engelsk Dampskib, er ankommet til Korsør med ovenbords Skade og Vand i Lasten. Skibet kom fra New Orleans med en Ladning Oljekager og har haft meget haardt Vejr.

Horner Friser, Skonnert af Middelfart, har paa sin Rejse herfra til Stege med en Ladning Oliekager været paa Grund paa Nordre Røse. Flot med Assistance af Dampskibet »Svava«.

Gelderland, hollandsk Dampskib, kom for Indgaaende til Aalborg, paa Rejsen fra Sunderland, paa Grund, men atter flot uden Assistance og tilsyneladende ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Følge »Hamb. Corr.« har Firmaet Th. Rasmusen, Korsør, hos Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft bestilt en Fragtdamper paa 2,000 Tons at levere i November 1912. Skibet skal have en Længde af 240 Fod og en Hastighed af 9 Knoh.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Anderson, Schubert, afg. Antwerpen 15./12. til Algier. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 20./12. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 16./12. — Anglo Dane, Tonnesen, afg. Trondhjem 20./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 19./12. — Antwerpen, Madsen, ank. Libau 17./12. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 19./12. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 19./12. for Malaga. — Aurora, Gonneseu, ank. Dunkerque 19./12. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. Antwerpen 17./12. — Beira, Lange, ank. Nice 20./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Lissabon 17./12. — Chr. IX, Mikkelsen, ank. London 18./12. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 18./12. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 19./12. til Libau. — Florida, Andersen, pass. Madeira 9./12. for Buenos Aires. — Garonne, Sørensen, pass. Brunsbüttel 20./12. — Hellig Olav, Holst, pass. Fair Isle 10./12. for New York. — Hengest, Munck, afg. herfra 19./12. til Riga. — Hjelm, Houriksen, afg. herfra 19./12. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Algier 19./12. — Jolantha, Rasmussen, afg. Antwerpen 20./12. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 14./12. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 5./12. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 17./12. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./12. — Louise, Larsen, ank. Pillau 18./12. — Louisiana, Ørsted, g. herfra 19./12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 19./12. til Bizerte. — Minsk, Harder, ank. Riga 14./12. — Moskov, Jonsen, afg. Palermo 18./12. til Algier. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 13./12. — Nordjylland, Søeberg, ank. Reval 18./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 20./12. — Odessa, afg. Hull 19./12. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 19./12. — Osear II, Heupel, ank. hertil 6./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 17./12. — Perm, Gotthardt, ank. London 19./12. — Pregel, Iversen, ank. Riga 18./12. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 18./12. — Saratov, ank. Libau 18./12. — Saxo, Müller, ank. hertil 17./12. — Seine, Damp, afg. herfra 15./12. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 20./12. — Thyra, Dam, afg. herfra 20./12. til Arendal. — Tiber, Petersen, afg. Cardiff 20./12. — Tomsk, Kruse, ank.

Aarhus 20./12. — Tyr, Thaning, afg. herfra 19./12. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 19./12. — Viking, Meyer, afg. herfra 20./12. til Stettin.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shnkoff, Brandt, ank. Dunston 18./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Mithil 18./12. til Kjøbenhavn. — Pawel Andrejoff, Tannebeck, ank. Windau 17./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 18./12. til Libau. — Russ, Petersen, ank. Sabine Pass 2./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Riga 16./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Libau 20./12. — Michael Ontehoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Colastine 16./12. til Buenos Aires. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Newa, Dahl, afg. Cardiff 19./12. til Madeira.

Vesterhavet. Rigmor, Larsen, ank. London 19./12. — Marie, Jessen, ank. Holtenau 19./12. — Nora, Lauritsen, afg. Kjøbenhavn 19./12. til Kotka. — Nema, Madsen, afg. Mariager 19./12. til Danzig. — Nordsoen, Gram, afg. Kotka 19./12. til Malaga. — Karla, Nielsen, ank. London 19./12. — Johanue, Thøgersen, pass. Helsingør 19./12. for Ghent. — Inger, Schiff, ank. Mariagerfjord 18./12. — Hebe, Gregersen, ank. Barcelona 18./12. — Nancy, Nielsen, ank. Brixham 18./12. — Dagmar, Skon, ank. Rabat 15./12. — Nexos, Basse, ank. Hamburg 17./12. — Fylla, Brinch, ank. Cartagena 17./12. — Nautik, Nielsen, afg. Gjedser 17./12. til Kotka. — Cito, Jøpseu, ank. Bridgeness 17./12. — Laura, Pedersen, pass. Brunsbüttel 18./12. for Treguir.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 17./12. — Amalienborg ank. Kjøbenhavn 15./12. — Anna Mærsk afg. Boness 16./12. — Brattingsborg, afg. Rio 9./12. — Børglum ank. Huelva 10./12. — Chassie Mærsk ank. Riga 12./12. — Dansborg ank. Genua 11./12. — Elsborg afg. Rouen 16./12. — Esrom ank. Tync 2./12. — Flynderborg ank. West Hartlepool 17./12. — Frederusborg afg. Blyth 15./12. — Frederiksberg ank. Swansea 16./12. — Guldborg ank. Blyth 7./12. — Gurra afg. Methil 16./12. — Hammershus afg. Barry 14./12. — Harrildsborg ank. Huelva 7./12. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Jelling afg. Cardiff 8./12. — Jomsborg ank. Huelva 7./12. — Jungshoved ank. Antwerpen 12./12. — Jøgersborg afg. Huelva 16./12. — Kallundborg ank. Hull 15./12. — Kalø afg. Seaham 14./12. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Kronborg ank. Cardiff 15./12. — Lejre afg. Newport Mon 7./12. — Lilleborg ank. Dakar 9./12. — Marselisborg ank. Rio 15./12. — Næsborg ank. Danzig 18./12. — Peter Mærsk afg. Libau 13./12. — Randelsborg pass. Deal 11./12. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 16./12. — Silkeborg ank. Ghent 16./12. — Skakkeborg ank. Huelva 16./12. — Skanderborg afg. Tunis 14./12. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Skodsborg afg. Sunderland 16./12. — Spigerborg ank. Königsberg 14./12. — Stegelborg ank. Cardiff 3./12. — Stjerneborg pass. Gibraltar 16./12. — Søborg afg. Garston 18./12. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Tuborg ank. Cardiff 14./12. — Ulfsborg pass. Deal 16./12. — Uranienborg afg. Grangemouth 16./12. — Visborg ank. Rouen 17./12. — Vordingborg ank. Burntisland 14./12. — Ørkind ank. Bremen 8./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Filadelfia 18./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Leith 18./12. — Svend, Schmidt, afg. Burntisland 15./12. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 19./12.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Antwerpen 15./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Pillau 15./12. — Holland, Poulsen, afg. Methil 17./12. — England, Andersen, ank. Horsens 18./12. — Rusland, Bennetsen, afg. Burntisland 18./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Swinemünde 21./12. — Helene, Sørensen, ank. Aarhus 18./12. — Sjælland, Svarrer, afg. Aalborg 18./12. — Agnete, Dam, afg. Grimsby 19./12. — Hermia, Farup, ank. Methil 11./12. — Alice, Jørgensen, afg. West Hartlepool 20./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichsen, ank. Aalborg 19./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Granton 18./12. — Valborg, Hansen, ank. Methil 19./12. — Gunhild, Hansen, afg. Odense 19./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Methil 20./12.

Skandia. Rimfaxe, Westergaard, afg. Kjøbenhavn 19./12. til Hull. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 19./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. London 17./12. til Odense.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, pass. Swinemünde 20./12. — London, Bom, ank. Methil 15./12. — Paris, Høegstad, ank. Aarhus 18./12. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 16./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 11./12. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Lübeck 20./12. til Riga. — Roma, v. Thuu, pass. Kjøbenhavn 18./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintaang pass. Perim 13./12. for udg. — Samui pass. Perim 19./12. for udg. — Pangan pass. Vliessingen 20./12. for udg. — Bandon afg. Sabang 18./12. for hjemg. — Chumpon afg. Marseille 17./12. for hjemg. — Arabien afg. Port Said 11./12. for hjemg. — Siam pass. Perim

(Fortsattes Side 769.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (M), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2805. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt. Vyl. Nordssøen. Den 14de December 1911 er den hvide Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7½ Sek. Lys c. 5 Sek., Mørke c. 2½ Sek., midlertidig udlagt paa Fyrskibet »Vyls Plads. 55° 28' (38") N. Br. 7° 45' (00") Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 180 og 245. Danske Lods, Side 91. Fyr-Fort., Nr. 29.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2635 og 2743. Kjøbenhavn 1911.)

2806. Midlertidig Belysning. Agger-Tange. Gaasholm-Løb. Thyboren-Kanal. Nordssøen. Den 1ste Januar 1912 vil der i Gaasholm-Løb Fyrlinje som midlertidig Erstatning for det odelagte Bagfyr blive anbragt en Lanterne, der viser, hvidt fast Lys, paa en Pæl c. 150 m nærmere ved Forfyrret end det tidligere Bagfyr. Samtidig med Anbringelsen af Lanterne vil Forfyrene atter blive tændte. Fyrbelysningen paa Agger-Tange maa dog vedblive ude- tagtes som usikker. Agger-Tange: 56° 48' N. Br. 8° 14' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2444. Kjøbenhavn 1911.)

2807. Klokketønder ombyttet med Vintersømerker. Kattegat, Sundet og Østersøen. Klokketønderne »Odense-Fjord«, 55° 32' (26") N. Br. 10° 33' (57") Ø. Lgd., »Fålske-Bolsax«, 55° 41' (07") N. Br. 10° 43' (12") Ø. Lgd., »Saltholm-Flak NV«, 55° 42' (41") N. Br. 12° 41' (48") Ø. Lgd. og »Bogestrøm«, 55° 08' (00") N. Br. 12° 16' (15") Ø. Lgd., er ombyttet med Vintersømerkerne.

2808. Forestaaende Tænding af Fyr. Sillerslev og Langer-Odde. Limfjorden. Den 30te December 1911 tændes:

1) Sillerslev hvide, faste Ledelyr paa Mors. Bagfyrret ligger 1 Sm V. for Sillerslev-Øre. Flammens Højde: 28 m. Synsvidde: 16 Sm. 13 m høj brun Træbænk. 56° 41' 30" N. Br. 8° 44' 40" Ø. Lgd. Forfyrret ligger 1200 m S. 30 ½ V. fra Bagfyrret. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. 3,5 m høj brun Træbygning. Holdte overet leder Fyrene fra den Ø-lige hvide Synsvinkel i Grisdaa-Odde Fyr Ø. om Jegind-Tap og V. om Kaas-Sand til den hvide Synsvinkel i Langer-Odde Fyr. Fyrene har Spellapparat og lyser kraftigt 30 paa hver Side af Ledelyrlinjen, hvorfra Lyssstyrken hurtigt aftager til begge Sider. I Fyrlinien er Fyrenes Lysevne 22 Sm.

2) Langer-Odde Vinkelfyr paa Salling, c. 600 m fra Oddens SV-Spids. Fyret skal vise Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek., Lys c. 4 ½ Sek., Mørke c. 2 Sek., Lys c. 1 ½ Sek., Mørke c. 2 Sek. Lyset er grønt fra c. S. 36° V. til S. 48° V., hvidt fra S. 48° V. til S. 53° V. og rødt fra S. 53° V. til c. S. 60° V. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 11 Sm. for hvidt og rødt Lys, 10 Sm. for grønt Lys. Lysevne: 16 Sm. for hvidt, 12 Sm. for rødt og 10 Sm. for grønt Lys. 4 m høj brun Træbygning. Linseapparat af 3die Orden. 56° 42' 48" N. Br. 8° 50' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 476, 477 og 484. Fyr-Fort. Nr. 415 A., a. og b. og 415 B.). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn 1911.)

2809. Lodsmerker opført. Rørvig. Isefjorden. Et Lodsmerke bestaaende af en 12,5 m høj Træpæl med 2 over hinanden liggende Trekanter for som Topbetegnelse er opført paa det Sted, hvor det kendelige Piletræ, paa Baglandet S. for Rørvig By, stod. Rørvig By: 55° 50' (30") N. Br. 11° 45' (30") Ø. Lgd. (Danske Lods, Side 517.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2447. Kjøbenhavn 1911.)

2810. Forandring af Fyr udsat. Ore-Hoved. Smaalands-Farvandet. Den bebudede Forandring af Ore-Hoved Fyr vil først finde Sted i Begyndelsen af 1912. 54° 57' 37" N. Br. 11° 51' 21" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112, 139, 157, 160, 162 og 185. Danske Lods, Side 560. Fyr-Fort. Nr. 273.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1220. Kjøbenhavn 1911.)

2834. Mindre Dybde. Merchants Row. Colby Ledge. Jericho Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Løbet ved Ø-Enden af Merchants Row er fundet et Skær med 4,5 m Vand, 335 m S. 5 ½ Ø. fra Colby Ledge Baake. Kortet viste tidligere 5,5 m Vand i Nærheden af Stedet. Colby Ledge Baake er i Kortet allagt 70 m S. 29° V. fra den virkelige Plads. 44° 07' 26" N. Br. 68° 35' 37" V. Lgd.

2835. Forandring af Almærkning. Salem, Marblehead og Beverly Harbours. Massachusetts. Følgende Forandringer i Almærkning er foretaget:

1) Main Ship Channel: 1) En rød Spiritstønde Nr. 4 er udlagt SV. for Little Misery Island, 7 ½ Kbl N. 59° V. fra Baker Island N.-lige Fyr. 2) Misery Ledge sorte og røde Spiritstønde er flyttet til Grundens SV-Kant, har faaet Nr. 6 og er nu rød. 3 og 4) Misery Rock røde Spiritstønde Nr. 4 og Misery Shoal sorte og røde Spiritstønde er indtrængt. 5) Johns Ledge sorte og røde Spiritstønde er flyttet til Grundens S-Kant, har faaet Nr. 4 og er nu rød. 6—8) Hardy Rocks røde Spiritstønde Nr. 5, Rising States sorte Spiritstønde Nr. 7 og Cut-throat Ledge Tønde Nr. 9 har faaet henholdsvis Nr. 1, 3 og 5. 9) En rød Spiritstønde Nr. 2 er udlagt ved S-Siden af den S-lige Bowditch Ledge med 5 m Vand, 4,5 Kbl N. 78° V. fra Hardy Rocks Baake.

1) Cat Island Channel: 1) En rød Spiritstønde Nr. 4 er udlagt ved S-Kanten af Davis Ledge, 9 ¾ Kbl N. 71° Ø. fra Satan Shoal Baake. 2) En sort Stumpstønde Nr. 1 er udlagt paa Ø-Kanten af Gooseberry Ledge, 5,7 Kbl N. 59° Ø. fra Satan Shoal Baake. 3) En rød Spiritstønde Nr. 6 er udlagt ved SV-Kanten af Landgrunden fra South Gooseberry Island, 6,1 Kbl N. 27° Ø. fra Satan Ledge Baake. 4) Martins Rock Tønde Nr. 1 har faaet Nr. 3. 5) Mid Channel Rock Tønde Nr. 4 er flyttet c. 40 m S. 30° V. i til SV-Kanten af Klippen og har faaet Nr. 8. 6—8) Eagle Bar Tønde Nr. 6, Coney Ledge Tønde Nr. 3 og Coney Island Rock Tønde Nr. 5 har faaet henholdsvis Nr. 10, 5 og 7. 9) Haste Rock Tønde Nr. 7 er flyttet 2,1 Kbl N. 14° Ø. i til Punkt 3. Kbl N. 58° Ø. fra Little Haste Baake og har faaet Nr. 5.

1) Marblehead Channel og Harbour: 1) Lasques Ledge Tønde Nr. 1 er flyttet 0,4 Kbl N. 18° Ø. i til N-Siden af 4,5 m Stedet. 2) Gordons Rock Tønde Nr. 3 er flyttet 0,7 Kbl N. 2° Ø. i til N-Kanten af 5 m Stedet. 3) Bodens Rock Tønde Nr. 5 er flyttet 0,3 Kbl N. 20° Ø. i til N-Kanten af 3,5 m Stedet og har faaet Nr. 1.

1) Salem South Channel: 1) Selhams Berth Tønde Nr. 1 har faaet Nr. 5. 2) Williams Rock Tønde Nr. 2 er flyttet ½ Kbl S. 70° Ø. i til SØ-Siden af Williams Shoal. 3) Endeavors Rock Tønde Nr. 3 har faaet Nr. 7. 4) En rød Spiritstønde Nr. 6 er udlagt ved SV-Siden af Triangle Shoal, 3 Kbl S. 53° Ø. fra Little Anna Vitar Baake. 5 og 6) Wellmanns Ledge Tønde Nr. 5 og Stones Rock Tønde Nr. 6 har faaet henholdsvis Nr. 9 og 8. 7) Caswells Rock Tønde Nr. 8 er flyttet 0,3 Kbl S. 9° V. i til 5,5 m Grønsen for Caswells Rock og har faaet Nr. 10. 8) Knapps Rock røde Spiritstønde Nr. 10 er flyttet 0,3 Kbl N. 69° V. i. har faaet Nr. 11 og er nu sort.

1) Beverly Harbour og Adgaugen dertil: 1) Middle Ground Tønde Nr. 13 har faaet Nr. 9. 2) Haste Shoal Tønde Nr. 11 er flyttet ½ Kbl N. 1° Ø. i og har faaet Nr. 7. 3) En rød og sort, vandret, stribet Spiritstønde er udlagt ved Ø-Kanten af 5 m Grundens 5,3 Kbl S. 54° Ø. fra Hospital Point Fyr. 4) En rød Spiritstønde Nr. 10 er udlagt ud for SØ-Enden af Landrun- den fra Woodberry Point, 4,1 Kbl S. 12° Ø. fra samme Fyr. 5) En sort Spiritstønde Nr. 1 er udlagt ved NØ-Siden af 4,5 m Grundens N. for Juniper Point, 6 Kbl S. 30° V. fra samme Fyr. 6) En rød Spiritstønde Nr. 3 er udlagt ved SØ-Kanten af 3,5 m Grundens S. for Old Hospital Point, 6,2 Kbl S. 57° V. fra samme Fyr.

Baker Island Fyr: 42° 32' N. Br. 70° 47' V. Lgd.
2836. Lystønde ombyttet med Spiritstønde. Rumstick Shoal. Warren River. Narragansett Bay. Rhode Island. Rumstick Shoal Lystønde Nr. 1 er ombyttet med Rumstick Shoal Spiritstønde 1. 41° 41' 50" N. Br. 71° 18' 04" V. Lgd.

2837. Forestaaende Udlægning af Lystønde. Ohio Ledge. Narragansett Bay. Rhode Island. Omirent den 1ste April 1912 udlægges Ohio Ledge Lystønde Nr. 5 A, der skal vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Tøndens Plads er endnu ikke nøjagtig bestemt. Ohio Ledge: 41° 41' 00" N. Br. 71° 19' 30" V. Lgd.

2838. Fyr forandret. Grubbs Landing. Delaware River. Grubbs Landing Fyr viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. 39° 47' 09" N. Br. 75° 27' 52" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2360. Kjøbenhavn 1911.)

2839. Afmærkning forandret. Tangier Sound. Chesapeake Bay. I Tangier Sound er følgende Forandringer foretaget i Afmærkningen:

1) Cod Harbor Spiritstønde 1 har faaet Nr. 1 A og er flyttet ½ Sm Ø. i til 4,5 m Vand, N. 63° V. fra Watts Island Fyr og N. 4 ¾ Ø. fra Tangier Sound Fyr. 2) White Wood Bar Spiritstønde 3 har faaet Nr. 1 B og er flyttet ½ Sm NØ. i til 4,5 m Vand, ved S-Siden af Indløbet til Goose Island Channel, henholdsvis N. 49 ½ V. og N. 10 ¾ Ø. fra samme Punkter. 3) Tangier Sound Nine-foot Shoal Spiritstønde 1 C er udlagt i 4,5 m Vand, henholdsvis N. 32 ¾ V. og N. 13 ½ Ø. fra samme Punkter. Watts Island Fyr: 37° 48' 57" N. Br. 75° 53' 37" V. Lgd.

2840. Vrag. Elbow Reef. Florida Reefs. Florida. Vraget af en Damper med 2 Master

2811. Fyr efter i Orden. Sigulfiørd-Havn, Island N.-Kyst. Sigulfiørd-Havn Fyr er alter i Orden. 66° 09' (25°) N. Br. 18° 52' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2925. Kjøbenhavn 1911.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2812. Grund fundet. Hveen Ø. Sundet Stærrig. En 7 m Grund er fundet Ø. for Hveen, paa 55° 54' 30" N. Br. 12° 46' 37" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 283.)

2813. Lys- og Klokketønde indtræget. Kalmarsund. Lys- og Klokketønden, som er Andvningstønde ved N.-Enden af Kalmarsund Djupranna er indtræget for Vinteren. 56° 41' 35" N. Br. 16° 24' 30" Ø. Lgd.

2814. Grund fundet. Kalmarsund. En 4,2 m Grund er fundet V. for Ispende Fyr, paa 56° 54' 39" N. Br. 16° 29' 24" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

2815. Sømærke flyttet. Engøgrund. Nørre Engøfjæden. Stockholm Skærgaard. Slagen med Kost ved Engøgrund Ø. for Gæsløundet er flyttet c. 120 m NV. i og ligger nu paa 59° 15' 14" N. Br. 18° 23' 22" Ø. Lgd.

2816. Fortøjningsudlagt. Fejan. Stockholm Skærgaard. Ved Fejan Karantane-Station er udlagt to Fortøjninger paa henholdsvis 59° 44' 54" N. Br. 19° 10' Ø. Lgd. og 59° 44' 53" N. Br. 19° 10' 04" Ø. Lgd.

2817. Taagesignal efter normalt. Sassnitz. Tyskland. Taagesignalet paa Hovsket af den forlængede Ø.-Mole ved Sassnitz gives efter normalt. 54° 30' N. Br. 13° 38' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2703. Kjøbenhavn 1911.)

2818. Forestaaende Ombygning af Fyrskibet »Jasmund«. Taagesignal. Stubbenkammer. Rügen. I Midten af Januar 1912 bliver »Jasmund« Fyrskib ombygget med et nyt Fyrskib, der viser hvidt, fast Lys fra Fokkemasten og Ankerhanterne fra Fokkestaget. Flammens Højde: henholdsvis 10 m og 6 m. Lysvænen: 8 Sm. Taagesignalet gives med Stregen, afvekslende To-Stød og Et-Stød hver 1 Minut, Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2 Sek., Pause 2½ Sek. Hvis Stregen er i Uorden ringes med Skitstokke i 5 Sek. hver 35 Sek. Desuden gives Undervandsstaagesignalet med 9 Støg hver 45 Sek., 2½ Sek. Pause mellem Slægene, stor Pause 25 Sek. Skibet er rodt, har 2 Master med rød Ballon paa Fortoppen og er mærket »Jasmund« med hvidt paa begge Sider. 54° 36' 00" N. Br. 13° 41' 42" Ø. Lgd. Stubbenkammer Taagesignalet gives ikke særlig Fyrskibet ligger ude. 54° 34' 15" N. Br. 13° 40' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2455. Kjøbenhavn 1911.)

2819. Vrag borttaget. Augustenborg. Als. Vraget af Galeasen, der laa sunket ved S.-Siden af Løbet, c. 150 m uden for Augustenborg Havn, er borttaget. 54° 56' 33" N. Br. 9° 51' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1473. Kjøbenhavn 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2820. Vrag. Fyrskibet »Horns-Ræv« SSV. Nordsøen. Den 6te December 1911, paa c. 55° 02' N. Br. 6° 53' Ø. Lgd., er der observeret en Jernmast med afbrudt Trestang omkring 2 m over Vandet, formentlig fast i et Vrag. I Nørheden loddedes 34½ m Dybde.

2821. Forandring af Fyr. List-Øst. Syll. Tyskland. Der er indsat 2 røde, faste Lysvinkler i List-Øst Fyr. Den ene lyser fra N. 76° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø.; den anden lyser fra S. 6° Ø. til S. 10½° V. Synsviddens: 9, Sm. 55° 03' 04" N. Br. 8° 26' 50" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180 og 245.)

2822. Vrag forsvundet. Amrum Bank SV. Nordsøen. Masten, der var observeret paa 54° 30' N. Br. 7° 35' Ø. Lgd., er ikke senere set, og indet Vrag er fundet paa Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 586. Kjøbenhavn 1911.)

2823. Lodsfiguraler. Ems. Holland. De hollandske Lodsfiguraler, som holder gaende mellem Ems Munding og Fyrskibet »Borkumriff«, vises 3 Blus hurtig efter hinanden hver 15 Minuter. »Borkumriff« Fyrskib: 53° 45' 30" N. Br. 6° 03' 30" Ø. Lgd.

2824. Tønde med Spejlindretning atter udlagt. Wester-Ems. Andvningstønden med Spejlindretning ved Wester-Ems er atter udlagt og den sorte Baaketønde med Flag indtræget. 53° 38' 2" N. Br. 6° 23' 2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1150. Kjøbenhavn 1911.)

2825. Vrag uskadeliggjort. Urk N. Zuiderzee. Vraget af Tjalken, der laa sunket N.

for Urk paa 52° 41' 00" N. Br. 5° 36' 32" Ø. Lgd. er uskadeliggjort og Afmærkningen indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2592. Kjøbenhavn 1911.)

2826. Lystønde ombygget med Lys- og Flajetønde. Zunder Baaks. Den rød og hvid vandret stribede Lystønde ved Zunder Baaks er ombygget med en rød og hvid vandret stribet Lys- og Flajetønde Z-H, der viser hvidt Lys med Enhjørningskors hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 54' N. Br. 4° 35' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2827. Forestaaende Tænding, Slukning og Forandring af Fyr og Lystønder. Zeegat van Goeree. I den første Halvdel af 1912 forandres Fyrløysningen i Zeegat van Goeree:

- 1) Paa V.-Plyten af den Goeree, paa Klitterne ved Westhoofd skal tændes et hvidt Blinkfyr, der skal vise Tre-Blink hver 15 Sek. Flammens Højde: 55 m, 52 m høj, gnat ottekantet Betonramm. 51° 48' 49" N. Br. 3° 51' 51" Ø. Lgd.
- 2) Et rodt og hvidt, fast Tvermerkefyr i samme Taarn (som 1). Flammens Højde: 33 m. Fyret skal lyse som Hjælp ved Besæjlingen af Slibeget og
- 3) det dertil forhen henlyede Flaue Werk Fyr skal da slukkes og Fyrtarret nedlydes.

4) Goeree Fyr, der viser hvidt Tre-Blink hver 15 Sek., skal ombygges med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 45 m. 51° 49' N. Br. 3° 58' Ø. Lgd. Dette Fyr skal tændes omkring 2 Maanedes tidligere end Westhoofd Fyr (1).

5) Ljzeren Baak Fyr paa 51° 50' N. Br. 3° 55' Ø. Lgd. slukkes. Fyrbanen bliver staaende som Dagmærke efter at Skærmen tændes et rodt og hvidt Fyr med Enhjørningskors hver 4,5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1,5 Sek. Flammens Højde 18 m. 10 m høj, rødbrunt, sekskantet Taarn med Skærm. Goeree nye, hvide, faste Fyr (4) overet med sidste nye nye Fyr (6) skal lede over den dybeste Del af Barren i Slibeget.

7) I Løbet af Foråret 1912 skal den rød og sort vandret stribede Lystønde B. G. en S. G. paa c. 51° 51' N. Br. 3° 55' Ø. Lgd. flyttes til S.-Siden af Færlandet. Paa Lystøndens Plads udlægges en rød og sort vandret stribet Kugletønde. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1108. Kjøbenhavn 1911.)

2828. Fyrskibet »Schouwenaar« ombygges midlertidigt med Lystønde. Den 20te December 1911 indtrædes Fyrskibet »Schouwenaar« for nogle Dage, og dets Plads mærkes i den Tid med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 51° 47' N. Br. 3° 27' Ø. Lgd. Medens Fyrskibet er borte fra Station krydser et Dampskib saa vidt muligt i Nørheden af dets Plads.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland Irland.

2829. Baake forsvundet. La Durante. Anse de Perros-Guirec. Frankrig. Den sorte Baake med Cylinder paa Klippen La Durante ved Ø.-Siden af det Ø.-lige Løb ved Anse de Perros-Guirec er forsvundet; den vil snarest muligt blive reist igen. 48° 49' 19" N. Br. 3° 29' 59" V. Lgd.

2830. Fyr forstærket. Pointe du Millier. Baie de Douarnenez. Pointe du Millier hvide og røde, faste Fyr er blevet forstærket. Lysvænen er nu 16 og 13 Sm, henholdsvis for hvidt og rodt Lys. Lørligt ulorandret. 48° 05' 37" N. Br. 4° 28' 00" V. Lgd.

2831. Fyr tændt. Admiralty Pier. Dover. England. Et Sæt røde, faste Ledelyr er tændt paa Admiralty Pier Forlængelse. Forlyret staar tæt V. for Lodslyset, 220 m N. 89° Ø. fra Flaestangen paa Admiralty Pier. 51° 06' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd. Baglyret staar 24 m S. 59° V. fra Forlyret. Flammens Højde: henholdsvis 6 og 7 m. Synsvide for begge Fyr: 3 Sm. Fyrbaner. Fyrene overet i S. Jorer fra Detached Mole Ø.-Hoved til Handelshavnen eller et til Brug for Skibe, der søger denne gennem Orlogshavnen; de tændes kun paa Forlængelse.

2832. Klokke- og Undervandsklokketønde udlagt. Eddystone Rocks. Eddystone Rocks Klokke- og Undervandsklokketønde er nu udlagt 3 Kbl S. fra Eddystone Fyr, der ligger paa 50° 10' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd. Undervandsklokken ringes ved Tændens Bevægelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1978. Kjøbenhavn 1911.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2833. Fyr slukket. Port de Safi. Marokko. Afrika. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Broen ved Safi er slukket, da Taarnet er ødelagt af Søen. 32° 17' 55" N. Br. 9° 14' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 554. Kjøbenhavn 1911.)

og Skorsten, med Bogslav N i blaat Skorstenbækte, ligger paa Elbow Reef, $\frac{1}{2}$ Sm. N. 50° Ø. fra Braake J, der staar paa: 25° 08' 20" N. Br. 80° 15' 48" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2841. Fyr atter tændt. **Texas City Channel, Galveston Bay, Texas.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas City Channel Fyr Nr. 5 er atter tændt og staar nu i 1,2 m Vand, paa: 29° 22' 50" N. Br. 94° 53' 00" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 274. Kjøbenhavn 1911.)

2842. Oplysning om Afmærkning. **Cuatro Reales Channel, Santa Cruz del Sur, Cuba S.-Kyst.** Tønden ved N.-kanten af Mosquito Cay Shoal ved N.-Siden af Cuatro Reales Channel findes ikke, derimod staar der en Baake omtrent paa samme Sted. Der findes ingen Baake paa Ø.-kanten af Mosquito Cay Shoal. For Indgaende S. fra Cuatro Reales Channel har Baaken paa Strybords Side trekantet Topbetegnelse og de to Baaker paa Bagbords Side Kugler som Topbetegnelse. Der findes en Baake med trekantet Topbetegnelse paa SV.-kanten af San Juarez Cay Shoal. Mosquito Cay Ø.-Kant c. 20° 29', N. Br. 78° 58', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 364. Kjøbenhavn 1911.)

2843. Tønde forsvundet. **Cherivico Harbor, Cuba S.-Kyst.** Den sorte Tønde ved Løbet gennem Revet ved Indløbet til Cherivico Harbor er rapporteret som forsvundet. 19° 58' 22" N. Br. 76° 24' 12" V. Lgd.

2844. Oplysninger om Havn. **San Juan, Portorico.** Indløbet til San Juan Havn fra Reuten er uddybet til 9, m i Bredde af 150 til 180 m i de 2 Ledeliniers Retning. S. for San Juan Point, mellem Tablazo Shoal og Punta Larra Shoal, er et Bassin med en Udstrækning af 500 m i uddybet til samme Dybde. Bassinet er fortsat c. 500 m i NØ.-lig Retning hen mod Havnen; derefter er Dybden 7,5 m. SV.-Pynten af Santa Elena Shoal, Dele af Revet N. for den sorte Slumpstønde Nr. 9, samt af NV.-Pynten af Punta Larra Shoal over for Spidsstønde Nr. 14 bliver bortgravet. Havnen uddybes i Retning af Cano de San Antonio. Flere Broer er under Bygning. 18° 28' N. Br. 66° 07', V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2845. Tøndes Beliggenhed. **Sao Francisco do Norte, Brasilien.** Den røde, spidse Andvningstønde ved Mundingen af Sao Francisco do Norte ligger nu i 12 m Vand, 4 Sm S. 77° Ø. fra Samoco Point Fyr. 10° 30' S. Br. 36° 20' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 530. Kjøbenhavn 1908.)

2846. Tønde udlagt. **Legue, Feiteceiras Bank, Guanabara Bay, Rio de Janeiro.** En rød Slumpstønde er udlagt ved Grunden Leque, der er en Udløber fra Feiteceiras Bank, og som rager uden for Linien mellem den V.-lige og den S.-lige Tønde ved sidstnævnte Banke. 22° 53' S. Br. 43° 10' V. Lgd.

2847. Grund dænned. **Fyr midlertidig slukket. Villarino Point, Port San Antonio, Gulf of San Mathias, Argentina.** Da der har dænned sig en Grund midt i Løbet mellem Palisa Bank og S.-Bunden af Reparo Bank, er Villarino Point hvide og røde, faste Fyr midlertidig slukket. 40° 49' S. Br. 64° 54' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2848. Skydeøvelser. **Genua, Italien.** Ved Genua afholdes Skydeøvelser fra Batteriet S. Benigno ed Angeli mod Skiver paa Seep. Det er forbundet med Færø at komme inden for en Afstand af 10 km fra Batteriet, hvorfra der vises rødt Flag under Skydningen. Genua: 44° 24' N. Br. 8° 56' Ø. Lgd.

2849. Havarbejder. **Azmærkning. Livorno, Italien V.-Kyst.** N. for Livorno Havn, ud fra Kysten SV. for Marzocco Taarn bygges en ny Mole, hvis nuværende Yderende er afmærket med en Lystønde, der viser rødt, fast Lys og som ligger 510 m S. 57° V. fra Marzocco Taarn; derfra skal Molen gaa 950 m i S. 45° V. Lystønden, der viser grønt, fast Lys, ved Yderenden af Arbejderne ved den nye Mole, som udgaar fra N.-Enden af den krumme Mole, ligger nu 425 m N. 21° V. fra det N.-lige Fyr paa nævnte Mole. Livorno: 43° 33' N. Br. 10° 17' Ø. Lgd.

2850. Tønders Beliggenhed. **Advarsel. Porto d'Anzio, Italien V.-Kyst.** Klokketønden ved Indløbet til Anzio ligger nu 380 m N. 63° Ø. fra Fyret, og den yderste Tønde ligger

7./12. for udg. — Kina ank. Antwerpen 13./12. for udg. — Tranquebar ank. Göteborg 19./12. for udg. — Indien ank. Buenos Aires 15./12. for udg. — Cathay ank. Port Pirie 17./12. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Jan afg. St. Thomas 3./12. for udg. — St. Croix ank. London 17./12. for hjemg. — St. Thomas ank. Portland 17./12. for udg.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Hamburg 15./12. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 19./12. — Fanny, Eriksen, ank. La Rochelle 14./12. — Lilly, Duin, pass. Portland 12./12. for Alicante. — Alexy, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 15./12. for Sevilla. — Dagny, Degn, pass. Gibraltar 15./12. for Bremen. — Mary, Bang, ank. Abo 19./12.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Grangemouth 19./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 19./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 8./12. — Freja, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Vera, Thing, ank. Burntisland 15./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Nizza 18./12. — Martha, Christensen, afg. Stax 14./12. — Elna, Rathje, afg. Methil 16./12. — Therese, Pedersen, ank. Granton 19./12. — Harriet, Larsen, afg. Oran 14./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Arzew 13./12. — Simone, Møller, afg. Tynen 16./12. — Jeanne, Olsen, ank. Tunis 18./12. — Vera, Larsen, afg. Port Talbot 20./12. — Daisy, Lagesen, afg. Cardiff 12./12. — Annine, Leth, ank. Newport 19./12. — Kamma, Løffler, afg. Sousse 13./12.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Rotterdam 16./12.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Hull 17./12. — Enigheden, Jensen, ank. Grangemouth 17./12.

Sejlskibe.

Nordby-Fans. Havila, Svarrer, afg. Junin 13./12. til Falmouth f. Ø.

Fans-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Rio Grande 17./12.

Svendborg. Otto, Klug, ank. Kings Lynn 14./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Caen 14./12. — Severine, Jeusen, ank. Karlshamn 14./12. — Pallesen, Jeusen, ank. Portland 14./12. —

Meta, Møller, ank. Malmö 15./12. — Roma, Jensen, ank. Svendborg 15./12. — Libra, Hansen, ank. Kjerstemunde 15./12. — Fulvia, Petersen, ank. Faaborg 15./12. — Lindhardt, Madson, ank. Leith 16./12. — Hans Emil, Carlsen, ank. Alicante 17./12. — Peter, Hansen, ank. Randers 18./12. — Immanuel, Jensen, ank. Kjøbenhavn 18./12. — Britta, Jensen, ank. Stade 16./12. — Solon, Rask, ank. Stockton 17./12. — Ariel, Ravnemoose, ank. Bridgeness 18./12. — Ellen, Andersen, ank. Frederikshavn 16./12. — Gæa, Petersen, ank. Bridgeness 18./12. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Aalborg 18./12. — Valborg, Jensen, ank. Boston 16./12. — Zenitha, Jensen, ank. Cardiff 17./12. — Ludvig, Nørregaard, ank. Grimsby 18./12. — Cimbria, Larsen, ank. Børgense 16./12. — Dagny, Rasmussen, ank. Bridgeness 18./12. — Vesta, Poulsen, ank. Nykjøbing S. 16./12. — Flora, Sørensen, ank. Sunderland 18./12. — Concordia, Heuriksen, ank. Port Island 18./12. — Mercur, Lund, ank. Kerteminde 16./12. — Noah, Jørgensen, ank. Korsør 17./12. — Erik, Hansen, ank. Burntisland 20./12.

Æro. Hermod, Dreimann, laa endnu den 14./12. i St. Mary paa Grund af sydlig Orkan. — Karen, Boye, ank. Gravesend 17./12. — Dannebrog, Bager, ank. Odense 16./12. — Hans, Knudsen, ank. Grimsby 17./12. — Forældres Munde, Christensen, ank. Grimsby 18./12. — Duen, Hay, ank. Barth 16./12. — Kiane, Christensen, ank. Gravesend 17./12. — Bien, Petersen, ank. Vejle 18./12. — Argo, Clausen, ank. Sunderland 18./12. — Ingolf, Olsen, ank. Landskrona 19./12. — Hebe, Clausen, er afg. fra Hull til Nyborg. — Marie, Boye, ank. Rukjøbing 19./12. — Hekla, Christoffersen, ank. Fowey 20./12. — Astræa, Svane, ank. Heybridge 20./12. — Merkur, Christensen, ank. Kirekaldy 20./12. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Maracaibo. — Norma, Jørgensen, ank. Göteborg 19./12. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Trapani 19./12. til Göteborg. — Atlantic, Rasmussen, ank. Göteborg 20./12. — Dorthæa, Boye, ank. Great Yarmouth 20./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. December 1911. — Danmarks Handelsflaade i 1910. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

425 m N. 36° V. fra Fyret. Grundene ved Indløbet forandrer sig stadig, hvorfor det tilraades at tage Lods. Anzio: 41° 26' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd.

2851. Oplysning om Fyr. Punta Cantara. Augusta. Sicilien Ø.-Kyst. Punta Cantara Fyr ligger fra S. 82° Ø. til S. 73° Ø. 37° 12' 13" N. Br. 15° 11' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1073. Kjøbenhavn 1911.)

2852. Havnearbejder. Ancona. Italien Ø.-Kyst. En Uddybningsmaskine vil arbejle til Venstre for Indløbet til Ancona Havn i nogle Uger. Uddybningsmaskinen viser 3 Lanterner lodret for hinanden. 430 37' N. Br. 13° 30' Ø. Lgd.

2853. Fyr forandret. Punta della Maestra. Italien Ø.-Kyst. Punta della Maestra Fyrtårn er forandret saaledes, at det kan vise en lodret Lyskegle. Iøvrigt ulforandret. 44° 58' 02" N. Br. 12° 28' 48" Ø. Lgd.

2854. Havnearbejder. Fyr flyttet. Arbo. Østerrig-Ungarn. I Arbo Havn nedbrydes Balgehvyderens Hoved. Det grønne, fuste Havnefyrt er flyttet 10 m NV. i. Senere skal det flyttes til Balgehvyderens ny Hoved. 44° 45' N. Br. 14° 45' Ø. Lgd.

2855. Fyr tændt. Kula. Palazzo. Melena. I det S.-lige Indløb til Palazzo Havn er tændt et Fyr, der viser rød Lys med Formørkelser, paa Klippen Kula Ø. for den Kobravag. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 4 Sm. 4 m høj, rød Fyrtal 12 m fra Kysten ved Klippens N.-Side. 42° 47' N. Br. 17° 26' Ø. Lgd.

2856. Kanal forlængt. Fyrskib flyttet. Egurra Mouth. River Don. Taganrog. Gul. Asovske Hav. Rusland. Egurra Mouth er forlængt 3100 m i sin Retning S. 58° V. og er nu 6,4 Sm lang. Fyrskibet »Egurra Mouth« er flyttet til Kanalens nye Munding. 47° 07' N. Br. 38° 59' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 417. Kjøbenhavn 1911.)

2857. Baalefyr atter tændt. Lystønde inddraget. Great Pass. Alexandria. Egypten. Det ydre Baalefyr ved S.-Siden af Indløbet til Great Pass er atter tændt; det er et hvidt Fyr med Formørkelser, der staar 50 m N. 5° V. fra den tidligere Plads og 1125 m N. 81° V. fra North Shoal Baake. Flammens Højde: 18 m. Fyrtårn med rød Zigzag-Bælte. 31° 10' N. Br. 29° 48' Ø. Lgd. Lystønden, der midlertidig laa paa det tidligere Fyrs Plads, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 467. Kjøbenhavn 1911.)

2858. Grundts Beliggenhed. Bithern Shoal. Alexandria. 9,1 m Stedet paa Bithern Shoal ligger 0,7 Km N. fra Pladsen i Kortet (engelsk Kort Nr. 243) og 9,2 Km N. 10° Ø. fra NV-Hjørnet af Fort Burj ez Zifir: 31° 13' 47" N. Br. 29° 53' 13" Ø. Lgd. 1/2 Km N fra dette Sted findes endnu under 11 m Vand.

2859. Oplysninger. Tripolis. I Nørheden af Raas el Ghain ligger tæt ved Kysten 3 mørke Genstænde (antagelig Vragrester), der ligner Klipper og som dannet et Rodt Kæmpeværk. Raas el Ghain, der ligger paa 32° 00' N. Br. 24° 42' Ø. Lgd., strækker sig længere frem end vist i det engelske Kort Nr. 244. Grundene ved Raas el Mihir, ved Indløbet til Tobruk, strækker sig betydelig længere ud end vist i Kortene. Tøhrnk: 32° 01' N. Br. 24° 00' Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2860. Fyr atter tændt. Eritrea. Røde Hav. De italienske Fyr ved det røde Hav er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2625. Kjøbenhavn 1911.)

2861. Grunde fundet. Sila Sø. Røde Hav. Sø. for den Sila, paa c. 27° 36' N. Br. 35° 19' 30" Ø. Lgd., er fundet 2 Grunde med under 1 m Vand i 11 m Vand. Formodentlig findes der flere Grunde i Nørheden.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2862. Fyr upaalideligt. Pahang River. Malacca. Da Pahang River Fyrtårn er undergravet af Søen, maa man ikke stole paa, at Fyret brænder. 3° 32' N. Br. 103° 27' Ø. Lgd.

2863. Ankring forbudt. Tøndes Beliggenhed. Taku. Pei ho. Gulf of Pechili. China. Det er forbudt at ankre paa Barren ved Taku N. for Linien mellem »Taku« Fyrskib og den sorte Tønde ved Indløbet til Ferguson Channel. Den ydre, sorte Lystønde ligger 38 1/2 (ikke 30 1/2) Km fra Forbaaken. Fyrskibet 38° 57' N. Br. 117° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2556. Kjøbenhavn 1911.)

2864. Vrag uskadeliggjort. Balco Ko (Makung Harbour). Hoko (Pescadore) Islands. Japan. Vraget af Krigsskibet »Matsushima« er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Man bør dog ikke ankre paa Stedet. 23° 33' 02" N. Br. 119° 33' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 821. Kjøbenhavn 1909.)

2865. Vrag sunket. Kobe Ko. Osaka Wan. Et 2-mastet Seilskib er sunket i 12 m Vand, 2,5 Sm Ø. l. N. 3/4° N. fra Wadi Misaki Fyr, der ligger paa 34° 39' N. Br. 135° 11' Ø. Lgd. Masterne er over Vandet.

2866. Aftærkning forandret. Nansu Wan. Honshu NV.-Kyst. 1) Den sorte Spilstønde med Gyhinder, paa 37° 05' 07" N. Br. 136° 58' 06" Ø. Lgd., er indraget. 2) En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt paa Torifuri Tøndes Plads; denne re indraget. 3) En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt i 16, m Vand, paa 37° 05' 18" N. Br. 136° 58' 03" Ø. Lgd. Man skal holde V. om denne Lystønde. 4) Wakadashi Tønde er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1176. Kjøbenhavn 1911.)

Bekendtgørelser m. m.

2867. Karantænestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet bekendtgør den 11te December 1911:

I Henhoid til § 6, Aft. Strykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12de April d. A. bestemmes herved, at Skibe, der ere bestemte til Odense eller til andre Pladser ved Odense-Fjord, og som efter Bestemmelsern i § 13 i nævnte Lov ere forpligtede til at lase Karantæneflag, skulle erhverve Sankevenstans allerede ved deres Ankomst til Gabet i Fjorden.

Denne Anordning træder straks i Kraft.

Gibraltar. — Skibe, der kommer fra Palermo har fri Adgang til Gibraltar Havn.

Tunis. — Provinserne Neapel, Genna, Avellino, Salerno og Catanzaro er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave + nummeret; T: Tilling.

Engeland, (November 1911):

Scottland, East Coast. — Logie head to Tairbet ness.

Mediterranean, Spain. — Port of Barcelona.

Holland, (December 1911):

Oostkust Sumatra. Mond der Asahan-river. 1: 40,000 en Asahan-river van den mond tot Tandjoeng Bahai. 1: 20,000. Pris fl. 0,30.

Lichtenhijst van Nederlandsch Oost-en West-Indie 1912. Pris fl. 0,25.

Tyskland (November 1911):

Atlantischer Ozean, Westküste von Afrika: Cape Coast Castle bis Niger Mündung. 1: 750,000. Pris M. 2,80.

Indischer Ozean, Ostküste von Afrika. Lindi-Bucht. 1: 25,000. Pris M. 1,70.

Brasilien:

Illuminacao e Balizamento da costa, portos, barras, rios e lagos navegaveis. 1911—12.

Japan:

Yuri Shima to Iwai Shima. (September 1911).

Nagasaki to Amoy. (August 1911).

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lods.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se. Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavs-kaj 15 Fod og ved den søndre Forhavs-kaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta-les dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-dere efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Køhalingplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Køhalepladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinge, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod, 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforføden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodsere. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred - Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6- $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørøde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Præsto.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe, Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbansspor ved Øst- og Vestsiden.
Stege.	Indsejlingen 12 Fod. Ved Bolværket 10 til 12 Fod. Bolværket 6 Fod over dagl. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Bugsering efter faste, billige Takster. Ingen Lodstvang. Danske Lodstakster benyttes.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Ø. pr. Ton fra Baad. Vandværkevand pr. Slange. 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst	Stor, velbelyst Havneplads. Skibsbyggeri og Kølhalehavn. Maskinværksted forefindes. En 5 Tons Kran.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Føerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
1ste Klassees Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Eneforhandling for Danmark, Norge og Sverig for
Lord Kelvin & James White, Glasgow.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 100.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. December 1911.

18. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons sølvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS

AKKAVITTER.

Etabl. 1867. **Sev. Dahl, Tønsberg, Norge,** Etabl. 1867.
 Skibsmægler.
Kjøb og Salg af Seil- og Dampskibe.
 Telegramadr.: „Severin“ (H. O. 210)

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 GI. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--------------------------	--	---	---	--------------

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 ur; mrk.: »Palle«
 40 Kr.
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsure.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eftf.
 Sølvtorvel 4. Telf. Øbro. 1515 y.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter**

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. N 459 **Prioritetslaan i Skibe**
 paa favorable Vilkaar

Berg & Larsen
forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Skib til Salg.

Skonnert „Lilli“ af Aarhus er til Salg. 34 Netto-Tons. Laster 78 Tons dw. I god søjlbare Stand. For Tiden i Aarhus. Man bedes henvende sig til Skibsfører A. Olesen, Fiskergade 60, Aarhus.

Dampskib til Salg.

Bygget i Tyskland 1888 af Staal. Dimensioner: 18,45 x 4,21 x 2,05 Meter. 16,9 Netto Reg.-Tons, 20 Tons Ladning. 116 Personer paa Dæk (Bugserdamper). Compoundmaskine af 60 indicerede HK. Nærmere Oplysninger og Fotografi faas gennem Paul Wagner, Lübeck i Tyskland.

Skib til Salg.

Sk. „Falken“, 38,42 N.-T., 85 dw. Nærmere meddeler Skibsfører H. Chr. Jensen, St. Slotsvej 2, Kanalvejen, Odense.

Remingtons

Factura- og Bogholdermaskine skriver, adderer og subtraherer L. Kristensen, 27, Vestergade.

De private Assurandører lim.

i København tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.



Skib til Salg.

Sk. „Martha“ af Marstal til Salg straks. Netto 63 Tons. Laster ca. 135 Tons. Dybtgaaende 7 Fod. I god søjlbare Stand. Oplagt i Marstal. Man bedes henvende sig til Føreren C. Madsen, Marstal.

Kasko

paa norske, svenske, finske og danske Jern- og Staalsejlere dækkes af Undertegnede.

Joh. Wesmann.

Telegramadr.: „Wesmann“.
Kristiania. (H.O. 479)

Skib ønskes til Købs

— ca. 60 à 70 Reg.-Tons — af
A. F. Kold, Lohals.

Skib til Salg.

Motorjagt „Margit“, 16 Netto Reg.-Tons, lader ca. 50 Tons dw. bygget 1905. Motoren 20 HK. „Avance“. Nærmere Oplysninger ved C. Møller, Dania, Mariager.

Skipper søges.

Til en 80 Tons D. H. Motor-Skonnert søges en yngre, ædruelig og energisk Fører paa Part. Eventuelt Parttager. Billet, mrkt.: „Motor-Skonnert 80“, modt. „Dansk Søfartstidende“s Kontor inden 1 Maaned.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebygger i Aalborg anbefaler sig med alt til Faget hørbørende Reel og billig Betjening garanteres.

RATIN

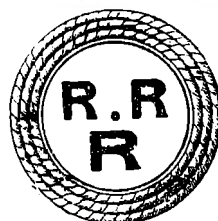


Uskedelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Pilestræde 1. Købh K. Tel. 3662

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4 Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.
Telefon 7262.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.



A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos i alle Dimensioner.

Jærn- og Staltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftfng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

„Gammel Dansk Snaps“
er noget for sig.

„Gammel Dansk Snaps“
er appetitvækkende og
tilpas stimulerende.

Faas overalt!
R. K. Segelcke A/S., Hjørring.

Den
bedste!



„GAMMEL
DANSK SNAPS“
fra Segelcke, Hjørring
en gros Stormgade 12, Telf. 5670

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i København: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“

Kjøbenhavn, den 28. December 1911.

Fiskeriberetning. Fra Fiskeriinspektøren har vi modtaget Fiskeri-Beretningen for Aaret 1910, hvoraf det fremgaar, at Totaludbyttet af vore Saltvandsfiskerier for Aaret 1910 er opgjort til c. 13.844.200 Kr. imod c. 12.486.400 Kr. for Aaret 1909, hvilket sammenlignet med Indtagten for sidstnævnte Aar giver et Merudbytte af c. 1.357.800 Kr. Tages som Middelværdi Gennemsnitsudbyttet af de foregaaende fem Aars Fiskeri udviser Aaret 1910 en Frengang af c. 1,077,000 Kr., og man kan som Helhed betegne 1910 som et ret gunstigt Fiskeaar. Værdien af Østersfiskeriet i Limfjorden er ikke medregnet i Statistiken. Der betales for Tiden en aarlig Afgift til Staten af 145.000 Kr. af dette Fiskeri, og der opfiskedes i Sasonen 1910—11 c. 3.5 Millioner Østers.

Fiskernes Antal er opgivet til 17.600 imod 18.077 Aaret forud, og der har saaledes fundet en mindre Afgang Sted. Den væsentligste Aarsag til denne Afgang maa dog søges i en noget skarpere Bedømmelse af Begrebet Fisker, men nogen Overgang til andre Erhverv har ogsaa fundet Sted, formentlig som Følge af det forudgaaende Aars mindre gunstige Fiskeri. Fire Fiskere er forulykket paa Vestkysten under Udøvelsen af deres Erhverv.

Den samlede Værdi af det ved Fiskeriet anvendte Fartøjsmateriel andrager c. 9.715.200 Kr., hvilket er c. 1.183.200 Kr. mindre end Aaret forud. Værdien af Fiske-redskaber andrager c. 6.984.100 Kr., eller c. 225.300 Kr. mindre end Aaret forud. Aarsagen til denne ret betydelige Nedgang i Værdien af Fartøjer og Redskaber maa dels søges i ordinære Afskrivninger, dels i den Udvikling, som i de nærmest forudgaaende Aar gik i Retning af at udvide vort søgaaende Havfiskeri i en bestemt Retning, og hvortil der blev anskaffet en Del ret kostbare Fartøjer. Da dette Fiskeri imidlertid ikke har svaret til Forventningerne og ikke har kunnet forrente sig, er nogle af Fartøjerne atter afgaaet, medens andre efterhaanden har maattet nedskrives ganske betydeligt i Værdi, særlig fordi de ikke er anvendelige til alt Fiskeri. Alene fra Esbjerg er der desuden bortsolgt fem Trawldampere og to Kullere, medens fire Kullere er ophugget og én Kutter forlist.

I Finansaaret 1910—11 er der udbetalt i direkte Laan af Statslaanefonden til Anskaffelse af Fiskefartøjer 67.800 Kr., og i Laan til Laaneforeninger for Fiskere 62.000 Kr.

I det forløbne Aar er der for ulovligt Fiskeri paa dansk Søterritorium anholdt én fremmed Damptrawler og to mindre Fiskefartøjer, medens fire fremmede Damptrawlere og nogle mindre Fiskefartøjer er blevet afvist og advaret.

Af Skadeserstatninger er der til Fiskeriinspektionen for Nordsoen og Skagerak anmeldt to Sager. Til Fiskeriinspektionen indenfor Skagen er der anmeldt Skader til et Beløb af 10.911 Kr., idet en tysk Flaadefdeling under Passage gennem Store-Belt om Natten beskadigede et betydeligt Antal Silledrivrarn.

Anvendelsen af Motor-drift i Fiskeriets Tjeneste er i stadig Udvikling. Af de til Fiskeriet knyttede Institutioner er der i Aarets Løb foretaget ialt 839 Synsforretninger paa Fiskemotorfartøjer, nemlig: Af Fiskerikontrolten 546, af Fiskeriinspektionen indenfor Skagen 183 og af Fiskeriinspektionen for Nordsoen og Skagerak 110.

Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavel« har været paa Station i Thyborøn Kanal i 279 Dage. Skibene har været tilkaldt for at assistere Kystfiskere 32 Gange, og der er ydet Hjælp til 22 Baadelag med tilsammen 116 Mands Besætning. Desuden er der i mange Tilfælde ydet Assistance til Fiskefartøjer i Tilfælde af Motorskader. Grundstødninger og deslige.

I Oversigten over Skibsiskeriet for Færøerne opgives disse Øers samlede Kutterflaade til 137 Fartøjer med tilsammen c. 10.500 Tons. Fire Kullere har ikke været udrustet af Mangel paa Besætning og én Kutter er forlist.

Værdien af Fiskeriet ansættes til c. 1.309.000 Kr., hvortil dog maa bemærkes, at Udbyttet maa være en Del større, idet der savnes Oplysninger om femten Kutteres Fiskeri, fordi Ejerne ikke har villet opgive dette.

I Følge Rapporten er Motorbaadsfiskeriet i god Udvikling, og der findes paa Øerne 102 Motorbaade mod 82 Aaret forud.

Der findes seks Hvalfangerstationer paa Færøerne, og Hvalfangst har i Aaret 1910 været drevet af tolv à fjorten Dampere. Udbyttet har været ret daarligt og opgives til 356 Hvaler.

Med Hensyn til Grindfangsten betegnes Aaret som et Middelaar. Udbyttet opgives til 1.400 Grindhvaler.

Ulovligt Fiskeri paa Territoriet af fremmede Trawlere er ikke blevet bemærket.

Vi har modtaget følgende:

Tolddiæter i Aarhus. Hr. Kaptajn P. Andersen, Fører af Skomert »Motor«, af Gaabense, henvender i *Dansk Søfartstidende* Nr. 98 for 19. December d. A. Opmærksomheden paa en Meddelelse fra Arbejdsgiverforeningen i Aarhus, der af Hr. Konsul Carl v. d. Hude er indrykket i *Dansk Søfartstidende* for 1. December.

I denne Meddelelse hedder det: »..... at særlige Udgifter ved Losning af Sejlskibe udenfor Toldbodtid, i Lighed med for Dampskibenes Vedkommende, maa blive for Sejlskibenes Regning og Modtagerne uvedkommende«.

Der er ingen Tvivl om, at Arbejdsgiverforeningen ser ganske forkert paa denne Sag, og man skal til Støtte for denne Opfattelse henvise til Grossererersocietetets Responsum af 25. November 1910 i et ganske lignende Spørgsmaal. Dette Responsum lyder saaledes: »Det er Kutyme, at Modtageren maa betale Tolddiæterne« (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 95 for 8. December 1911).

Sejlskibsførerne bør derfor ikke gaa ind paa at betale disse Tolddiæter, hverken i Aarhus eller nogen anden dansk Havn, om det Tilfælde skulde indtræffe, at Modtageren ønsker, der skal arbejdes udover den almindelige Toldbodtid; thi der skal mere til at ophæve en meget gammel Kutyme, end et Magtbud fra Aarhus Arbejdsgiverforening, og vi gad se den Ret, der vil dømme en Sejlskibsfører til at betale de nævnte Diæter.

Sejlskibenes Liggedage er saa rigelige, at selv om der ikke arbejdes udover Toldbodtid, vil Skibene altid kunne blive færdige inden Udløbet af Liggedagene, og at det skulde gaa ud over Rederne, fordi — som det hedder i Arbejdsgivernes Meddelelse — Fagforeningen ønsker at arbejde længere end Toldbodtiden tillader, vilde dog være for grelt.

For Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
C. Minor Rasmussen.

Vi har modtaget følgende:

Belysningsforholdene ved Graadyb. Efter at Fyrskibene »Graadyb« og »Vyl« under Novemberstormen sprængte deres Fortøjninger og drev fra Stationerne, har Belysningsforholdene ved Graadyb været meget paa Tale Mand og Mand imellem, ligesom ogsaa dette Emne har været omstridt i de lokale Blade. Der har nemlig været en Plan fremme om at inddrage det ene af de omtalte Fyrskibe og forandre det andets Station, endvidere har det været paa Tale, at Fyrskibene jo kan gøres manøvreedygtige enten ved at indsætte Hjælpemaskine eller en Stormast med et mindre Sejl. Det sidste, som efter Forlydende vil blive forsøgt i en nær Fremtid paa »Vyl«, er næppe formaalstjenligt i nævneværdig Grad, og det første er jo en ret bekostelig Foranstaltning og forøger endvidere Fyrskibenes Betjening betydelig. Da en større Del af de Søfarende og flere Esbjerg-Fiskere gør Krav paa, at Fyrskibet »Vyl« atter skal udlægges paa sin sædvanlige Station, er det ret sandsynligt, at dette Krav bliver hørt; men da det formentlig, at Fyrskibet »Graadyb«, selv

om det blev flyttet en lille Kende udenfor Ryggen paa lidt dybere Vand, ikke alligevel kan blive liggende, bør der da ikke lages fat paa den Plan, som var fremme, forinden Fyrskibet »Graadyb« blev udlagt, nemlig at der bygges et kraftigt elektrisk Fyr henimod Sydenden af Fanø; thi herved kan den mørke Strækning oplyses, som findes mellem Blaaavandshuk og Røde Klif.

Erfaringen har jo nu vist, at den hidtil brugte Fortøjningsmaade mangler den Holdningsstyrke, som kræves, og derfor mener jeg, det nok var Forsøg værd, inden man ofrer betydelige Summer til andre Sikringsmetoder, at benytte en anden Metode i Henseende til Fortøjningen af bemeldte Fyrskibe. Hvad om man forsøgte at fortøje Fyrskibene i saakaldt »Hanevod-System«, med Kæde delt i tvende Led paa 50 Favne hver, gaaende ud fra hvert sit Klyds og samlet i en solid Drejesjækkel; ved at benytte denne Metode bliver Trykket fordelt paa disse tvende Led. Belysningsforholdene ved Graadyb har Krav paa Opmærksomhed ikke alene for Horns Revs Vedkommende, men det vil jo ogsaa have sin Betydning for Trafikken paa Esbjerg, hvorfor det er paa Tide at pege paa disse for Søfarten saa vigtige Foranstaltninger.

Observerator.

Fra Cardiff skrives den 20. December til os:

Kutym er i Cork (Irland). Af Skibe, som ankommer til Cork med Trælast, afdrages af Modtageren 6 d. pr. Sldr. for »cessing« (Maaling) af Lasten. Nordisk Skibsrederforening har tabt to Sager desangaaende, og det er efter dens Udsagn umuligt at hindre dette, selv om Certeparatiet intet indeholder om »Custom of the port«.

Tillige er det Kutyme, at Modtageren tilbageholder en Del af Fragten, indtil han har talt og maalt Lasten, efterhaanden som den bortkøres fra Kajen, hvilket ofte tager Uger og Maaneder efter Skibets Afsejling, og efter at Skibet saaledes er afskaaret fra Kontrollering af Tallet. Modtageren nægter at tælle Lasten sammen med Skibet ved Håndbringningen og tager ikke Skibets Tælling for god, om der tælles fra Skibets Side ved Løsningen. Herved er der efter Nordisk Skibsrederforenings Udsagn heller intet at gøre.

Havnepengene i Cork er 1/4 pr. Reg.-Ton inklusive Dækslasten for de første 14 Dage; derefter Ekstrabetaling.

Dette for at oplyse Interesserede om disse Forhold til Efterretning ved Fragtslutning af Trælast til Cork.

H. P. Jensen.

Fører af 3/m. Sk. »Zenitha« af Svendborg.

I Tilknytning til vor Meddelelse i forrige Nummer om en Dom, afsagt ved Helsingør Søret for Overtrædelse af Sølovens § 40, gengiver vi nedenstaaende Uddrag af Dommen og de nærmere Omstændigheder i Sagen:

Under den af Tiltalte i Helsingør Søret den 5. Maj d. A. afgivne Søforklaring, er det erkendt, at Dampskibet »Alice« den 26. April d. A. er grundstødt i Randers Fjord, saaledes at der maatte benyttes Slæbedamper til at tage Skibet af Grunden. Skibet ankom den 27. April Kl. 11³/₄ til Randers, uden at der i Randers blev optaget Søforklaring, medens saadan Søforklaring blev forlangt optaget den 4. Maj, efter at Skibet samme Dag var ankommen til Helsingør, hvor Skibet ogsaa havde taget Grund under Indsejlingen.

Da Tiltalte under Søforklaringen har erkendt at have overtraadt Sølovens § 40, vil han i Henhold til samme Lovs § 40 være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, stor 50 Kr., hvorhos han vil have at betale denne Sags Omkostninger.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte, Kaptajn Peter Nicolaj Adolf Jørgensen bør til Statskassen bøde 50 Kr. og betale denne Sags Omkostninger.

At efterkomme under Adfærd efter Loven inden 15 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse.

Kaptajn Jørgensen forklarede under den ved Helsingør Søret den 5. Maj d. A. afgivne Søforklaring, at det havde været hans Agt at begære Søforklaring afholdt i Randers straks efter Ankomsten, men at han havde konfereret med Skibets Reder i Kjøbenhavn, og at denne havde beordret ham til at afvente nærmere Ordre fra Rederiet.

Han vedtog ved Søforklaringen i Helsingør en Bøde af 10 Kr., for saa vidt Tiltale derved kunde undgaas.

Imidlertid begærede Ministeriet, til hvem Sagen var indberettet, Tiltale rejst mod Kaptajn Jørgensen.

Dommen afsagdes 13. December d. A.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Lødsningen til Lemvig. Ministeriet for Handel og Søfart har under 20. ds. meddelt Repræsentationen, at det fra Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at der, dels gennem Telefonforbindelse fra Oddesund, dels ved telegrafisk Forbindelse fra Løgstør Lødseri, nu er etableret et forbedret Efterretningsvæsen til den til Lødsning i det til Lemvig Havn gravede Sejløb ansatte Hjelpeleds (Havnefogden i Lemvig) til Sikring af, at bemeldte Havnefoged betids modtager Underretning om lodspligtige Skibes Ankomst til nævnte Sejløb.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Fra Udenrigsministeriet har Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Meddelelse om, at et russisk Lastelovs-Reglement, godkendt af vedkommende russiske Ministerium, anlages at ville træde i Kraft i en nær Fremtid, tidligst 14. (1.) Januar 1912.

Eksemplarer af de paagældende russiske Bestemmelser er til Eftersyn i Ministeriet for Handel og Søfart.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tunis: Provinserne Neapel, Genua, Avellino, Salerno og Catanzaro er erklæret for kolerafri.

Grækenland: 1) Den Karantæne, der var paalagt Skibe fra Neapel og Salerno, er indskrænket til tre Dage, Overfarten medregnet, med Desinfektion;

2) den Karantæne, der var paalagt Skibe fra Konstantinopel, er ophævet;

3) Skibe, der kommer fra Kyststrækningen mellem Saloniki og Dédégatch — disse to Havne medregnet — skal fremtidig være underkastet en Karantæne paa tre Dage med Desinfektion. Overfarten medregnet;

4) den Karantæne paa fem Dage, der var paalagt Skibe, kommende fra Bari, Tarento og de mellem disse to Havne liggende Steder, er ophævet; ligeledes er Karantænen ophævet for de Skibes Vedkommende, der kommer fra Livorno og Genua:

5) Lægeundersøgelse og Desinfektion er ophævet for de Skibes Vedkommende, der kommer fra Marseille.

Tunis: Byen og Provinsen Cagliari (Sardinien) er erklæret for kolerafri.

Sverige: Odessa er erklæret fri for Pest.

Grækenland: 1) Karantænen overfor Skibe fra Kyststrækningen mellem Havnene Saloniki og Dédégatch og mellem Saloniki og Papapouliou er ophævet.

2) Karantænen overfor Skibe fra Catania og Palermo er indskrænket til en almindelig personlig Lægeundersøgelse.

3) Karantænen overfor Skibe fra Donauhavnene indtil Soulina, denne By medregnet, og overfor Skibe fra Sinyrna og Valona, er ophævet, og disse Skibe er fremtidig underkastet en almindelig Lægeundersøgelse.

4) Den Karantæne og Desinfektion, der var paalagt Skibe fra Italien, er afløst af en almindelig personlig Lægeundersøgelse.

5) Den personlige Lægeundersøgelse for Skibe fra Prévéza er ophævet.

6) En effektiv Karantæne paa fem Dage (Overfarten ikke medregnet) med Desinfektion er paalagt alle Skibe fra Øen Kreta med Undtagelse af Byerne Canea, Rehymnon, Candia og St. Nicolas.

7) I Stedet for den Desinfektion og Udryddelse af Rotter, der var paalagt Skibe fra Port Said, er der forordnet personlig Lægeundersøgelse.

Konsulatvæsnet. Den 10. Oktober er A. Fog afskediget fra Posten som ulønnet dansk Konsul i Messina fra 9. Oktober og det er besluttet at Konsulaterne i Messina og Palermo nedlægges, og at der oprettes et Konsulat for Øen Sicilien med Sæde der, hvor Udenrigsministeriet til enhver Tid maatte bestemme. Samtidig er Konsul A. Fog udnævnt til ulønnet dansk Konsul for Sicilien.

Kulminærarbejderkonflikten i England. Generalkonsul V. Faber i London telegraferer den 19. ds. til Udenrigsministeriet: »Konferencen mellem Kulmineejerne og Arbejderne om Minimalløn sluttedes sent i Aftes. Man blev paa Mødet enig om atter at forelægge Spørgsmaalet for de forskellige lokale Foreninger. Dette anses almindelig for det første Skridt, der kan lede til, at Nationalstrejken undgaas, selv om der sandsynligvis vil blive foretaget Demonstrationer for Strejke ved det store Fællesmøde for Minearbejdere i Morgen.«

Hurtig Ekspedition i Nantes. Firmaet Chr. Rhein-Knudsen i Nantes meddeler os, at dansk Skonnert »Frits Emil« af Thurø ankom efter to Dages Rejse fra Santander i Ballast til Nantes. Skibet ankom den 13. December Kl. 2½ Em. Kl. 3½ paabegyndtes Losningen af de 50 Tons Ballast, der var lossat Kl. 6½. Den næste Morgen Kl. 6 begyndtes Lastningen, og Kl. 6½ samme Dags Aften var Skibet lastet med 295 Tons Oljekager. Det afgik Dagen efter paa Højvandet efter at have været knapt to Dage i Havnen.

Rømning. For Rømning fra det Skib med hvilket han var forhyret, idømtes en Matros forleden ved Helsingør Søret en Straf paa simpelt Fængsel i 8 Dage.

Dødsfald. En af Vestkystens Redningsmænd, N. M. Kierkedal, Lønstrup, er afgaaet ved Døden. Han havde i Tidens Løb været med til at redde flere Hundrede Menneskeliv fra Døden. Paa en af sine sidste Ture fik han Koldbrand i Fødderne, der begge blev sat af.

Britisk Dampers besked i Det røde Hav. Den britiske Dampers »Baron Polwarth« har ved sin Ankomst til Marseille den 12. ds. afgivet Beretning til Retten om, at den den 30. November i Det røde Hav er blevet fyret paa uden Varsel af et italiensk Krigsskib. »Baron Polwarth« blev ramt i Slævnen over Vandlinjen. Krigsskibet gjorde Undskyldning, da »Baron Polwarth« senere hejste britisk Flag.

(Reuters Bur.)

Sø- og Handelsretten. Under 22. December 1911 er der meddelt allerhøjeste Stadfæstelse paa de efternævnte Valg som Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, nemlig: Grosserer G. Heckscher, Grosserer C. I. H. Bergh, Grosserer C. A. E. Hylten, Direktør R. K. Køefoed, Varemægler I. E. Cohn, Grosserer C. I. O. Adamsen som handelskyndige Medlemmer paa fem Aar; Grosserer C. A. I. Holbech som handelskyndigt Medlem paa to Aar og Skibsfører O. Tidemand, Skibsfører A. V. Knudsen, Skibsfører C. Poulsen, Skibsfører A. Rasmussen og Kommandør E. E. Andersen som søkyndige Medlemmer paa fire Aar.

Formødet Søulykke. Brest, 20. December. (Ritz. Bur.) Ved Pointe Pern har man fundet ilanddrevet et stort Antal Sager fra et Skib, Skibskjæter, Sejl, Træværk og Redningsbælter, der var mærket »Freyr, Thurø«. Man antager derfor, at et dansk Skib af dette Navn er gaaet under i den sidste Storm.

Panamakanalen. Washington, 21. December. (Ritz. Bur.) I et Budskab til Kongressen i Dag henviser Præsident Taft til Nødvendigheden af at indføre Fortrinstariffer for amerikanske Skibe, der sejler gennem Panamakanalen. I Budskabet fremhæves, hvorledes fremmede Regeringer yder deres Handelsskibe Subventioner. Af finansielle Grunde mener Præsidenten ikke, at man helt kan eftergive amerikanske Skibe Afgiften, da han ønsker at gøre Kanalen rentabel for at kunne afbetale de optagne Laan og deres Renter. Paa den anden Side ønsker han at opmuntre den amerikanske Handelsskibsfart saa meget som muligt mellem Atlanterhavet og det stille Hav.

Tyrkisk Forbud mod, at italienske Søfolk etc. begiver sig i Land i Tyrkisk Hav. Det tyrkiske Udenrigsministerium har den 11. December 1911 meddelt det kgl. svenske Gesandtskab i Konstantinopel, der varetager Danmarks diplomatiske Interesser i Tyrkiet, at der, da Adgangen til tyrkisk Territorium i Følge den tyrkiske Regerings Bestemmelse er forment italienske Undersaatter, er givet vedkommende Myndigheder de fornødne Ordre for at hindre, at italienske Søfolk i fremmede Dampskibsselskabers Tjeneste eller italienske Passagerer gaar i Land paa tyrkisk Grund. Nævnte Udenrigsministerium har samtidig anmodet om, at danske Dampskibsselskabers Opmærksomhed henledes paa dette Forhold, og at disse opfordres til ikke at befordre italienske Undersaatter i de af deres Skibe, der sejler paa tyrkiske Havne.

Det forenede Dampskibsselskabs nye Amerikadampers. Efter at Det forenede Dampskibsselskab har ført Forhandlinger med Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri om Bygning af en ny Dampers til Selskabets Skandinavien—Amerika-

Linie, og det herved har vist sig, at Burmeister & Wain var saa optaget af andre Arbejder — navnlig Bygning af Diesel-Motorskibene —, at Firmaet ikke kunde paa-lage sig Bygningen af Amerikadampere indenfor en rimelig Tid, har Det forenede Dampskibsselskab nu bestilt Skibet hos Aktieselskabet Vulcan i Stettin. Skibet, hvortil Planer og Specifikationer er udarbejdet ved Det forenede Dampskibsselskabs tekniske Afdeling, faar følgende Hoveddimensioner: Største Længde 540', Bredde 62', Dybde 41' 6", Dybgaaende lastet 27'. Fart, fuldt lastet, 17 Knob.

Skibet, der vil blive indrettet til at føre baade 1., 2. og 3. Kahyts Passagerer, vil i enhver Henseende blive udstyret med alle moderne Bekvemmeligheder for de Rejsende og vil komme til at koste c. 5¼ Mill. Kr.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 64 (afvist 3); 2den Afdeling i Navigation 24, Geografi og Vejrlære 23 (afvist 1), Engelsk 14 (afvist 1), Søret og Handelsvidenskab 24.

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætteskipperprøven 62, Fiskeskipperprøven 60, hvoraf henholdsvis 5 og 17 paa Færøerne.

Kanadas Skibsfart. London, den 26. December. Til Reuters Bureau telegraferes fra Ottawa: Kanada har indtil 31. December 1913 tilstaaet Skibe fra Italien, Tyskland, Holland, Danmark, Sverige, Norge, Belgien, Argentina og Japan Privilegium paa Kystfart mellem Ny-Skotland og Quebec.

Observeret Vrag. Marineministeriet meddeler: En fra Nordsøen indkommet Damper har rapporteret, at den paa 56° 38' 36" N. Br. og 7° 11' 36" Ø. Lgd. har observeret et Vrag med en Mast tre Fod over Vandet.

Danmarks Handelsflaade i 1910.

(Sluttet.)

Om Skibsfarten 1910 meddeles bl. a. følgende Oplysninger: Den samlede Godsmængde, der pr. Skib er ført mellem Danmark og Udlandet har udgjort c. 5,140,000 R.-T. mod c. 5,038,000 i 1909 og c. 4,996,000 i 1908.

Den samlede ad Søvejen ind- og udgaaende Godsmængde, maalt efter den bestuvede Registrertonnage, var altsaa i 1910 c. 100,000 R.-T. større end i 1909, og betegner derved et Højdepunkt, efter at der i Aarene nærmest forud havde været Nedgang eller Stagnation. — Opgangen i 1910 er fremkommet paa Udførselssiden. Af den samlede Bestuvning falder gennem alle Aarene omkring tre Fjerdedele paa den indgaaende, og kun omtrent en Fjerdedel paa den udgaaende Fart. Sidstnævnte er dog i Løbet af fem Aar vokset med næsten en Tredjedel; i 1910 var Opgangen 104,000 R.-T. Den indgaaende Fart, der i de sidste to Aar har været lige stor, er derimod ikke saa lidt mindre, end den var i 1906—07, i hvilke Aar Vareindførselen til Danmark naaede sit hidtidige Højdepunkt.

Antallet af ind- og udgaaende Sejlskibe (i almindelig Fart og Havariskibe) i 1910 var 25,945 med en Tonnage af 1,400,800 R.-T. Antallet af ind- og udgaaende Dampskibe var 41,107 med 15,102,600 R.-T. Den befordrede Godsmængde, angivet i bestuvede Registrertons, var for Sejlskibe 783,079 R.-T. i 1910 mod 721,300 og 765,500

R.-T. i 1909 og 1908; for Dampskibe var Bestuvningen i de samme Aar henholdsvis 4,356,871, 4,317,200 og 4,230,000 R.-T.

Størsteparten af Danmarks Skibsfart foregaar paa Sverige, Tyskland og England. Derefter følger i den indgaaende Fart Rusland (med Finland) og Nordamerika og i den udgaaende Fart Rusland og Norge.

I 1910 var det samlede Antal Skibsbesøg af danske Skibe i udenlandske Havne 27,880 mod 26,287 i 1909.

Den opsejlede Bruttofragt er fra 1910 opgjort til 77,980,000 Kr. og hertil kommer endvidere et Beløb for Maanedsfart paa 2,180,000 Kr., saaledes at den samlede Bruttoindtægt for danske Skibe i udenrigsk Fart udgjorde 80,160,000 Kr. — I de foregaaende fem Aar har den samlede Bruttofragt, opgjort paa tilsvarende Maade, beløbet sig til følgende Summer:

1905	61,02	Mill. Kr.
1906	67,12	—
1907	79,08	—
1908	72,88	—
1909	73,57	—
1910	80,16	—

Efter flere Aars daarlige Fragtforhold indtraadte der i 1910 en ikke ubetydelig Bedring, der har givet sig til Kende i Rederiernes Regnskaber saavel som i de almindelige Beretninger om Skibsfarten. I Overensstemmelse hermed viser den nys givne Oversigt en Opgang i det samlede Beløb for Bruttofragt paa 6,6 Mill. Kr., eller henimod 10 pCt. Blandt de foregaaende Aar staar 1907 med det største Fragtbeløb, nemlig 79,1 Mill. Kr.; dette Maksimum er altsaa blevet overgaaet i 1910, men dog kun med et Beløb, der svarer til Handelsflaadens Vækst efter beregnet Tonnage (1 Dampskibston = 3,6 Sejlskibston). — Fragtbeløbet var stigende i 1910 ikke blot for Dampskibe men ogsaa for Sejlskibe, i de foregaaende Aar har Sejlskibene i Regelen vist Nedgang.

Af det samlede Fragtbeløb paa 80,2 Mill. Kr. hidrører godt 6,3 Mill. fra den fra Danmark til Udlandet udgaaende Fart, godt 15,4 Mill. fra den til Danmark fra Udlandet indgaaende Fart og godt 58,4 Mill. fra rent udenrigsk Fart. Procentvis har Fordelingen i de 3 sidste Aar været:

	1910	1909	1908
fra Danmark til Udland	7,9	8,4	8,3
fra Udland til Danmark	19,3	20,3	20,3
fra Udland til Udland	72,8	71,3	71,4
Ialt..	100,0	100,0	100,0

Det samlede Mandskab paa den hele Handelsflaade over 20 Brutto Reg.-T. udgør 15,652 Mand. Beregnes der et Tillæg paa 3,000 à 4000 Mand for Fartøjerne ned til 4 R.-T. Netto, vil Handelsflaadens hele Besætning udgøre c. 19,000 Mand.

Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvesen.

Fra Hr. Skibsreder H. A. Hansen, Thurø, har vi om denne Sag yderligere modtaget følgende:

I Tilslutning til min Artikel i dette Blads Nr. 98, vil det for at klarlægge Forholdene for de interesserede Parter, hovedsagelig Rederierne, formentlig være af Interesse, at Kommissions Betænkningen af 11. Oktober 1909 til Marineministeriet, som nedenfor anføres, ogsaa fremdrages til Offentliggørelse. Sammenligner man denne Indstilling med dens Behandling af Marineministeren, da synes der ikke at tiltrænges nogen

yderligere Kommentar om, hvorledes Rederierhvervets Interesser i dette Land varetages fra Statsmagtens Side.

Betænkningen var saalydende:

»Fra Kommissionen angaaende Lodsforhold under Bugsering.

Kjøbenhavn, den 11. Oktober 1909.

Til Marineministeriet.

I Henhold til Ministeriets Skrivelse Nr. 1186 af 19. Maj d. A., har vi undertegnede taget Spørgsmaalet om Forholdet med Hensyn til Lodsning under Bugsering under Behandling og skal derefter afgive følgende Betænkning med et sig dertil knyttende Forslag, hvorved væsentlige, for Skibsfarten sikkert tilfredsstillende Ændringer i Loven af 30. Marts 1906 kan træffes, uden at samtidig Lodsernes Interesser gaas allfor nær.

Med Hensyn til Opstillingen af de enkelte Punkter har Kommissionen hovedsagelig fulgt den i ovennævnte Lov anvendte Orden og skal derefter fremsætte følgende Bemærkninger:

Kommissionen har anset det for ubilligt, at alle samtidig bugserede Fartøjer (Skibe, Lægtene, Pramme osv.) skal betale Lodspenge og har derfor foreslaaet en Ændring i Lovens 1ste Stykke, som iøvrigt er omredigeret noget.

Kommissionen anser det for rigtigt at skelne mellem et egentligt Bugserfartøj og andre Fartøjer, der kun tilfældigt tilbyder sig at bugserer, og man har derfor bragt i Forslag en nærmere Betegnelse af, hvad der skal forstås ved et Bugserfartøj. Man har derved taget Hensyn til, at der utvivlsomt efterhaanden vil blive bygget Motorbaade beregnet ogsaa til Bugsering, eller Baade med andet mekanisk Fremdrivningsmiddel. Men for at forhindre, at alle Smaabaade, der er forsynet med Motor, skal kunne optræde som Bugserfartøjer til Skade for Lodserierne, har Kommissionen ment, at der bør sættes en Grænse for den Størrelse, under hvilken de ikke kan betragtes som Bugserfartøjer, og man har ment, at denne Størrelse passende kan sættes ved 15 Hestes Kraft.

Kommissionen mener dernæst, at selv hvor der er Lodstvang, og alle de bugserede Fartøjer skal betale Lodspenge, naar Lodsens maa have Opsigt med dem alle, bør Bugserfartøjet. — og ikke blot de paa Stedet hjemmehørende Bugserfartøjer — ogsaa ved denne Lejlighed være fritaget for at betale Lodspenge.

Kommissionen har tilføjet en Bemærkning om Ønskeligheden af, at Lodspengene under saadanne Forhold kan reduceres noget.

Angaaende Betingelsen for, at en Skibsfører skal kunne lade sig bugserer uden at benytte Lods, skal Kommissionen, i Lighed med den tidligere Kommissions Forslag af 5. Februar 1904, foreslaa, at Besejling af et Farvand to Gange med Lodsbenyttelse vil være tilstrækkelig, og man har tillige ændret Affattelsen af dette Punkt saaledes, at det fremgaar, at denne Betingelse skal være opfyldt i alle Tilfælde, der ikke falder ind under de senere nævnte Undtagelser.

Derimod mener Kommissionen, at Fordringen om, at denne Betingelse skal være fyldstgjort i Løbet af de tre sidste Aar, og om, at Skibsføreren derefter hvert andet Aar skal besejle Farvandet med eller uden Lods, bør bortfalde. Naar en Skibsfører én Gang har opnaaet Ret til at lade sig bugserer uden at benytte Lods, synes det rigtigt, at han bevarer denne Ret, uanset naar de to Ganges Besejling har fundet Sted, selv om det er sket, inden nærværende Forslag mulig skulde blive ophøjet til Lov.

Angaaende Forslaget om de Tilfælde, hvor den ovennævnte Betingelse om to Gange Farvandsbesejling ikke skulde kræves, er der i Kommissionen Enighed om at forhøje Grænsen for Fartøjernes Størrelse, saaledes, at det i den nu gældende Lov om dette Forhold anførte Punkt A. kunde bortfalde. Derimod har der i Kommissionen fundet nogen Meningsforskel Sted angaaende den nævnte Grænse for Størrelsen. Kommissionens Fler-

tal, nemlig Skibsinspektør Jespersen og Skibsreder H. A. Hansen, har ønsket at sætte Grænsen noget højere end anført i Forslaget, medens Kontreadmiral Hansen mente, at den burde sættes lavere. Man blev da enig om at gaa en Mellemvej, saaledes at Forslaget paa dette Punkt fremtræder som et Kompromis mellem de modstridende Anskuelser.

I Henhold til de ovenfor fremsatte Bemærkninger, skal Kommissionen derefter fremkomme med følgende Forslag til en ændret Lov angaaende Forholdet med Hensyn til Lodsning under Bugsering:«

Tilsyn med Søkort.

Fra Direktøren for det kongelige Søkort-Arkiv har vi yderligere modtaget følgende:

Maa jeg i Anledning af en »Skibsfører«s Artikel i *Dansk Søfartstidende* af 12. December udbede mig Plads for nedendstaaende:

Først maa jeg udtrykke min Glæde over Artiklens Fremkomst, thi kun ved Meningsudveksling kan Fremstiller og Bruger komme til gensidig Forstaaelse til Gavn for begge Parter.

Mit Syn paa Ønskeligheden, ja Nødvendigheden af at drage Søkort og nautiske Beskrivelser ind under »Synet« er ikke blevet rokket ved »Skibsfører«s Argumenter. Han røber jo nemlig nogen Mangel paa Forstaaelse af de danske »Efterretninger«, han indrømmer, at han ikke holder alle sine Kort rettet til Dato, og han indrømmer, at de fleste Skibsførere bruger udenlandske Kort over danske Farvande af ganske uholdbare Grunde; og det er netop dette, der efter min Mening skulde forhindres. Hvad »Efterretningerne« angaar, udgaar de i ugentlige Numre, afsluttende hvert Aar med et Register, og koster 1 Kr. om Aaret. De tilstilles gratis og i flere Eksemplarer alle udenlandske maritime Autoriteter og danske Søkortforhandlere, samtlige Toldsteder og Lodserier i Danmark, fremmede Konsulater i Danmark og danske Konsulater i Udlandet. Den ugentlige Offentliggørelse er sædvanligvis tilstrækkelig, da alle vigtige Foranstaltninger bekendtgøres længe forud. Trænger imidlertid en Meddelelse til hurtig Udbredelse, udsendes den af Marineministeriet gennem Ritzau's Bureau og ved Avertering i lokale Blade, men kommer tillige i »Efterretningerne«. I Begyndelsen af hvert Aar samles Rettelserne til samtlige nautiske Bøger i et Tillæg til hver Bog, indeholdende alle Rettelser siden Bogens Udgivelse. Disse Tillæg udleveres gratis paa Forlangende. Ingen skal faa mig til at tro, at en »Skibsfører« ikke paa Basis heraf kan holde sine Kort og Bøger i Orden, og dette bør gøres. Selv Fragtdampere i forskellig Fart bør holde alle sine Kort i Orden. Jeg mener ikke hermed, at vedkommende skal udtage eller indsætte Fyr og Sømærker m. m., men han skal tilføre Stedet i Kortet et Mærke med Henvisning til den »Efterretning« eller anden Kilde, hvor Forandringen er bekendtgjort, hvilken han da skal raadføre sig med, naar Farvandet skal besejles. Hvis man ikke gør dette, bliver Arbejdet uoverkommeligt. Tror »Skibsfører« ikke, han var ilde faren paa dette Omraade, hvis han i Udlandet fik Ordre til at befare en Rute, over hvilken hans Kort ikke var rettet i Aarevis, selv om han gratis kunde faa »Notise to Mariners« indhæftet for hele Tidsrummet.

Jeg indrømmer, det er vanskeligt at holde sine Kort og Bøger i Orden, og jeg anbefaler derfor paa det varmeste mit Forslag til at indsende Kortene til Rettelse af Fagmænd under Kontrol af Søkort-Arkivet. Denne Sag kan ordnes paa en for alle Parter overkommelig Maade. Skibsførere i ubestemt Fart, kan indsende den ene Ru-

tes Kort, medens han sejler paa den anden, og endnu nemmere kan Sagen ordnes for de store Rederiers Vedkommende ved at holde enkelte Reservesæt. At Skibsførerne ikke dermed helt fritages for Arbejde, er en Selvfølge, da de stadig maa holde sig bekendt med Forandringer, men Arbejdet lettes betydeligt, og de holdbare danske Kort vil vise sig økonomiske.

At de fleste Skibsførere anvender fremmede Kort over danske Farvande, er mig ganske ufatteligt. Alle Kortene er nemlig baseret paa danske Opmaalinger, selv hele Kattegat til den svenske Søgrænse er dansk Opmaaling af nyeste Dato; de fremmede Kort er allsaa Kopier, og man plejer dog at foretrække Originalen, naar i øvrigt alt andet er lige, og det er det i dette Tilfælde, da ingen andre Kort er mere detaljerede eller bedre udført end vore.

Endvidere har de danske Kort den umaadelig store Fordel fremfor saa godt som alle andre, at de er rettet til den Dato, de udgaar fra Arkivet; det er ellers Sædvane kun at rette én Gang om Aaret.

Hvad Misvisningen angaar, kan denne ikke holdes helt til Dato, da det er forbunden med stor Uejlighed og Bekostning at rette Kompasserne i Kobberpladen. Alle Nationer anvender derfor en Misvisning, der ligger 6—10 Aar fremme for Udgivelsesaaret. Den største Fejl, der derved kan opstaa, er c. 1°; men med større Nøjagtighed kan det misvisende Stregkompass i Kortet alligevel ikke anvendes.

Hvad Bekostningen angaar, saa er de danske Kort paa Papir ikke dyrere end Udlandets. Paa Kortlærrer er de derimod c. 1 Kr. dyrere. Kort paa Papir kan faas, men maa bestilles et Par Dage forud. Der er nemlig ikke megen Efterspørgsel efter Kort paa Papir, og Arkivet kan derfor ikke ligge med et større Lager af denne Slags Kort, da Lageret af Kort maa være saa lille som muligt af Hensyn til, at det stadig holdes til Dato. Lærredspapiret er indført efter Ønske fra Brugernes Side og for at undgaa den Uskik at opklæbe Papirkort paa Lærred, der ødelægger Kortene. Bliver Efterspørgslen efter Kort paa Papir større for Fremtiden, vil der blive holdt Lager heraf til øjeblikkelig Effektuering.

Jeg tror herved at have paavist, at de danske Skibsførere bør holde danske Kort over danske Farvande og bør holde dem ordentlig vedlige, og at Midlerne dertil er til Stede. Ogsaa af nationale Grunde bør dette ske. »Skibsfører« skriver, »at der afgaar muligt ikke saa mange danske Kort som ønskeligt«. Dette er rigtigt, og det bør de danske Skibsførere bidrage til at forandre. Statens aarlige Udgift til Opmaaling og Fremstilling af Kort over danske Farvande er c. 80,000 Kr., medens Kortsalget andrager 16,000—18,000 Kr. »Efterretninger for Søfarende« koster c. 5,000 Kr. aarlig og herpaa have 100 betalende Abonnenter. For Island og Færøerne stiller det sig endnu ugunstigere. Den ny Søopmaaling omkring disse Øer har kostet nærlig en halv Million Kroner, og de danske Søkort, udarbejdet paa Basis heraf, er uovertræffelige og billige, ikke desto mindre navigeres der saa godt som udelukkende efter engelske, franske og tyske Kopier. Synes der da ikke Grund til, at Staten forlanger, at der, naar det er gør ligt, skal bruges danske Kort i danske Farvande af danske Skibe. Jeg mener jo, og jeg mener derfor, at det bør være »Syn« underkastet, at det finder Sted, for ad Frivillighedens Vej kommer man næppe frem. Det maa ogsaa være »Syn« underkastet, at Materialet holdes vedlige. Det vil sikkert vise sig at være til Gavn for Skibsfarten, at dens gode Renomé paa dette Omraade faar et offentligt Stempel. Sagen kan betryggende ordnes uden stor Uejlighed og store Udgifter. En anden Sag var, om man ikke havde faaet Loven om Tilsyn, men da den nu er der, synes jeg, at al Rimelighed taler for, at ogsaa Søkort og nautiske Bøger er »Syn« underkastet lige saavel som f. Eks. Kompasser. Imidlertid har vi det ikke og faar det maaske heller ikke, men saa er det mit Haab, at de danske Skibsførere sammen med Søkort-Arkivet frivilligt vil arbejde hen til at opnaa

det for Søfarten gunstigste Resultat paa dette ikke uvigtige Omraade.

C. Bloch.

Direktør for Søkort-Arkivet.

To store engelske Krigsskibes Undergang paa Jyllands Vestkyst for 100 Aar siden.

Vi har modtaget følgende:

Under Krigen mellem Danmark og England i Begyndelsen af forrige Aarhundrede afgik i Begyndelsen af December 1811 en stor engelsk Transportflaade fra Østersøen til England. Denne Transportflaade, der bestod af henimod halvtredje Hundrede Fartøjer, var kraftig beskyttet af store Orlogsskibe, saaledes af Linieskibet »Victory«, Kommandoskib for hele Flaaden og bekendt fra Nelsons Kamp ved Trafalgar, for hvilket Admiral Saumarez var Øverstbefalende, samt Linieskibene »St. George«, »Defence« og »Hero«, Fregatterne »Cressy«, »Viggo«, »Orion« og »Dreadnought« og desuden en Del lettere Fartøjer.

En Begivenhed af forholdsvis mindre Betydning gav Anledning til en stor Ulykke, som overgik to af Skibene. Det store Linieskib »St. George«, som førtes af Admiral Reynolds, kom nemlig paa Grund paa Lollands Kyst, hvor det for at bjerpe sig maatte kappe Rigningen over Bord, og derefter forestod der en vanskelig Bugsering gennem de danske Farvande til Vingå, hvor det store Skib fik sin Skade udbedret saa godt som muligt.

Medens Admiral Saumarez afgik saa hurtigt, som Vejrforholdene tillod det, overlod han Linieskibet »Defence« og Fregatten »Cressy« at ledsage det beskadigede Admiralskib, og den 21. December, da Vinden var gunstig, sejlede disse tre Skibe efter den øvrige Flaade. De kom imidlertid knapt nok ud i Nordsøen, før de blev overfalden af en haard nordvestlig Storm, og længe varede det ikke, før »St. George« med sin i Forvejen svækkede Rigning var i en saadan Tilstand, at det var umuligt at føre Sejl, og »Defence« blev derfor ved Signaler tilkaldt for at tage det store Skib paa Slæb. Det var et ulykkeligt Foretagende, da det var umuligt for Skibene at avancere, og de to Skibe drev ind mod den jyske Vestkyst. Det blev for sent, da »Defence« opdagede Faren og kappede Slæberen; Skibet var da allerede saa tæt under Land, at dette ikke kunde klares, og om Morgenen den 24. December strandede »Defence« paa Kysten ud for Bøvling Klit. Skibet blev ført af Kommandør Atckins, og der var en Besætning af omtrent 600 Mand om Bord. Det var et Skib, der var omtrent et halvt Hundrede Aar gammelt, og det var ikke meget stærkt bygget, saa det varede ikke længe, før de vældige Braadsøer paa Revlen fik Bugt med det. Det var kun Øjeblikke om at gøre at adsplitte det store Skib, og da det blev lyst, var dette allerede fuldstændig Vrag. Den ene efter den anden af Besætningen styrtede sig over Bord, hvis den sig over Vraget væltende Braadsø ikke besørgede det. Kommandør Atckins tilligemed hans Sekretær og nogle andre surrede sig til et Rundholt og sprang dermed i Søen, men kun som Lig blev de kastet op paa Stranden. Paa samme Maade gik det saa godt som hele den store Besætning; kun seks Mand af denne reddede Livet. Der var kun ganske faa Beboere af den øde Kyst til Stede, da Ulykken skete, og de var ikke i Besiddelse af noget som helst Middel til at yde de strandede Søfolk Hjælp; de maatte paa Stranden afvente, at de drev i Land, og for saa vidt der var Spor af Liv til Stede, blev de ført op paa Kysten og givet den nødvendige Behandling.

Om Bord i »St. George« var man ved Signaler fra »Defence« gjort bekendt med, at dette Skib var døds-

dømt. Men heller ikke det førstnævnte Skib stod paa Grund af sin havarerede Tilstand til at redde. Det drev ind mod Kysten og strandede ikke langt fra det ulykkelige »Defence«. Da Admiral Reynolds saa, at al Redning var udelukket, og at han var tæt inde under Kystens Revler, lod han alle Ankrene falde, men det var uden Nytte, da Ankerlovene ikke kunde holde i den vældige Braadsø; de sprængtes, og det kolossale Skib slængtes ind over, men blev dog staaende saaledes, at det vendte Boven ud efter, hvorved Braadsøen ikke fik saa overvældende Magt over Skibet. En Baad blev sat ud, fuldt bemanded, men den kæntrade i den voldsomme Sø, og alle i den druknede. »St. George« var imidlertid et forholdsvis nyt Skib og stærkt bygget, saa at det formaaede at yde betydeligere Modstandskraft end »Defence«, hvis fuldstændige Ødelæggelse og Besætningens Undergang var sket i Løbet af faa Timer. Da det lakkede mod Aften, laa det store Skrog endnu tilsyneladende ubeskadiget, og af dets 850 Mand stærke Besætning var det endnu kun forholdsvis faa, der var omkommen.

I Julenatten vedblev Braadsøer under den stadig herskende Storm at vælte sig over Skibet, men dette havde endnu stadig Modstandskraft, og Juledags Morgen saa man fra Land endnu den store Besætning rundt om paa Skibet, hvor det var muligt at finde Tilflugt. To af Skibets Master var faldet, den ene Mast stod endnu og vaklede. Paa Kysten var der efterhaanden samlet en stor Skare Mennesker, men de stod allesammen hjælpeuløse over for den ulykkelige Besætning, hvis Nødskrig gennem Braadsøernes Tordnen lød ind over Landet. Den Gang fandtes der ikke som nu Raketapparater, hvormed Forbindelse med Skibet kunde etableres, og det var umuligt for de Baade, som fandtes paa Kysten, at gaa ud til Hjælp.

Hen paa Formiddagen gik en voldsom Braadsø hen over Skibet. Den bortrev flere Hundrede Mand af Besætningen, og kort derefter syntes man at skønne, at Skibet begyndte at adskilles. Mange af Besætningen sprang over Bord og søgte at redde Livet ved Svømming, men de omkom alle. Nogle tyede op i den tilbagestaaende Masts Rigning, men heller ikke dette Tilflugtssted blev af lang Varighed, da Masten brækkede, og alle, som havde søgt Tilflugt her, styrtede over Bord. Henimod Aften var der kun halvandet Hundrede Mennesker tilbage, og disse havde nu søgt Tilflugt paa Skibets Agterdel, der laa noget højere, og hvor de derfor var mere beskyttet mod Braadsøernes Magt.

I Løbet af Natten maatte disse ulykkelige Mennesker dog ogsaa lade Livet, thi da den næste Morgen brød frem, var der inlet levende mere at se. Af den 850 Mand stærke Besætning lykkedes det kun elleve Mand at redde Livet. Et sørgeligt Skue frembød Stranden, hvor ikke alene store Vragmasser laa opskyllet men ogsaa Mængder af Lig, som opskyllede langs hele Kysten. Strømmen løb haardt Syd efter, saa adskillige drev først i Land paa den sydligere Kyst, saa at saadanne endog fremkom helt ned til Blaavandshuk.

Det var ikke saa nemt at komme af Sted med de mange Lig, da Autoriteterne paa flere Steder satte sig imod, at de som hidrørende fra Landets Fjender begravedes paa Kirkegaardene, og de fandt derfor Hvilested ude i de nøgne Klitter, hvor Mængder jordedes i Fællesgrave i de saakaldte Dødemandsbjerge. Bedre gik det med de faa reddede Søfolk, som blev benyttet til dermed at udløse danske Undersaatter, der var i engelsk Fangenskab.

Store Dele af Vrag og Skibsinventar blev dog hjergel. I mange Aar derefter var alle Gaarde i Omegnen rigt beslaaet med engelsk Porcelæn, og ved de store Gilder var der altid dækket op med Service samt Knive og Gaffer fra de to Skibe.

Først over 60 Aar derefter begyndte stedlige Dykkerselskaber at se til de to Vrag, og der er indtil de seneste Aar optaget meget fra disse; saaledes blev der navnlig for

nogle Aar siden opdykket omtrent 50 Kanoner, som af vedkommende Dykkerselskab blev solgt til England.

Blandt det opdykkede findes ogsaa en stor Skibsklokke, som nu er anbragt som Kirkeklokke i en af Omegnens Kirker.

—h.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Sevilla.

I Foreningens Cirkulære for September 1911, har to danske Skibsførere givet en mørk Skildring af Havneforholdene i Sevilla og raadet Rederne til saa vidt mulig at undgaa denne Havn, eller i al Fald forde en Ekstrafragt dertil, da der er stor Mangel paa Kajplads, fordi Kajerne er blokeret af uafhængte Varer og Modtagerne gør gældende, at Skibenes Ophold skyldes force majeure og nægter at betale Liggedagspenge.

Nordisk Skibsrederforening henleder imidlertid nu vor Opmærksomhed paa en Artikel i Foreningens Cirkulære for November 1911, hvori en af de ledende Skibsmæglere i Sevilla, Hr. M. G. de Vinuesa, meddeler, at han har formaaet Havneautoriteterne til at udarbejde et nyt Regulativ og at raade Bod paa de værste Ulemper, hvorfor Foreningen anmoder os om at optage denne Artikel. Da vi imidlertid allerede i *Dansk Søfartstidende* Nr. 95 for 8. December 1911 har optaget de væsentligste i nævnte Artikel bragte Meddelelser, efter »Shipp. Gaz.«, kan vi indskrænke os til at henvise til dette Nummer af vort Blad.

Nordisk Skibsrederforening føjer i øvrigt til denne Meddelelse om at Forholdene i Sevilla skal være blevet bedre, følgende Bemærkninger:

»Vi har ment paa Hr. Vinusas Opfordring at burde offentliggøre disse hans Forklaringer. Hvis et nyt Regulativ virkelig kan bevirke en Forbedring af Forholdene, saa maa man jo kun undre sig over, at en saa simpel Forholdsregel ikke tidligere er vedtaget. Hvis Forholdet er det, at Købmændene lader Varerne ligge paa Kajen længere end nødvendigt, saa synes vi, at Købmændene bør betale Skibene Erstatning; thi om nogen »force majeure« kan der jo da ikke være Tale. Vi advarer fremdeles Rederne mod at sende deres Skibe til Sevilla, med mindre det er ganske klart, saa ingen Strid kan opstaa derom, at Liggetiden begynder straks ved Skibets Ankomst, og at det ingen Undskyldning er for Købmændene, at Kajen er blokeret af Last, eller at der ikke kan skaffes Kajplads.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge intet Steds indtraadt særlig nævneværdige Forandringer. Af de større Markeder viser Østen nærmest forøget Fasthed for Januar Lastning, men Forretningernes Antal er ikke stort, idet Helligdagene har øvet deres Indflydelse, hvilket for øvrigt ogsaa gælder alle de andre Markeder. Der ventes at ville blive mere Liv fra forskellig Side, naar vi først er paa den anden Side Nytaar. Kulfragterne har svinget en Ubetydelighed, og medens de har været en Kende svagere til Østersøen, har de i Retning af Middelhavet holdt sig eller er endog steget lidt, og Udsigterne for Ja-

nuar er gode. Der sluttedes i øvrigt i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Bønner fra Vladivostok sluttedes til 31/6 U. K., Kontinentet, 31/3 Hull, Option Dalny 1/ mindre, pr. 1.—15. Februar. Australien betalte 30/ U. K., Kontinentet pr. 10.—29. Februar. Rangoon/Antwerpen og/ eller London 26/9 én, 27/6 begge Havne, pr. Februar: Rangoon/Aleksandria 25/ pr. Januar—Februar. Kalkutta/U. K., Kontinentet eller U. K. Antwerpen 25/ én, 25/9 to Havne, d. w. Basis pr. Januar—Februar. Kalkutta/Antwerpen, Hamburg eller Dundee 27/6 Jute Basis pr. Januar Madras Kysten/Marseille, St. Nazaire, Havre, Dunkerque, Rotterdam eller Antwerpen 28/6 én, 29/6 to Havne pr. Januar Bombay/U. K., Kontinentet 21/9 (to Havne) d. w. Basis pr. 10.—25. Januar. Fra Kurrachee sluttedes efter almindelig Skala til 18/3 U. K., Kontinentet (udsøgt Havn), 6 d. mere London eller Hamburg, 3 d. mindre hvis Bristol Kanalen, 23/ Danmark (tre Havne) og Malmø, pr. Januar—Februar.

Sortehavet etc. Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 12/. Hamburg. Emden eller Weser 12/6. Option d. w. Basis 6 d. mere. Nikolajeff/Marseille Fres. 13,50 d. w. Basis. Sulina/Rotterdam 11/9, Antwerpen 12/, Hamburg 12/6. Verna eller Bourgas/Antwerpen 12/. Kustendje/Rotterdam 11/3, Danmark 14/9 Basis én Havn. — Alt pr. December—Januar Afskibning.

Middelhavet etc. Aleksandria/Hull 10/. Saloniki og/eller Dedeagatch/Antwerpen 11/6 én Havn, 11/9 begge Lastehavne. Eubæa/U. K. 11/ Erts. Tunis/Ghent 7/9. Algier/Rotterdam 6/. Karthagena/Middlesbro eller West Hartlepool 7/6. Santander/Rotterdam 6/6. Huelva/Garston 6/11½, Bremen 7/3, Mobile 10/6. Bilbao/Rotterdam 6/, Newport 5/7½, Cardiff 5/.

Nordamerika. Petroleum New York/Montevideo og/eller La Plata 26 C. pr. 10.—31. Januar. Skinner New York/Manila eller Chemulpo og Japan 35/ pr. Januar. Filadelfia/Avonmouth eller Rotterdam 2/9, Hamburg 2/10½ pr. Quarter pr. Januar. — Savannah/U. K. Kont. (udsøgt Havn) 36/3 pr. Januar. — Savannah og Fernandina/Frankrig (to Havne) 44/6 pr. Januar. — Mobile—Pensacola/Dunkerque, Grimsby og West Hartlepool (tre Havne) 102/6, 15. Januar—15. Februar. — Mobile/Buenos Aires 135/ pr. Januar. — Golfen/Danmark 15/3 (én Havn), 15/6 (to Havne), 15/9 (tre Lossehavne), Option Kontinentet og Danmark 15/6 (to Havne), 15/9 (tre Lossehavne) pr. 1.—15. Januar, Galveston/Bremen 45/ for Bomuld pr. Januar.

Østersøen. Fra Riga noteres Grangemouth 40/ pr. Favn 7 × 7 × 7 Kortprops, West Hartlepool 10/ Sveller. — Fra Windau 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 26/ D. B. Hull, 43/ Kortprops West Hartlepool, 30/ D. B. Newport. — Libau noterer 10½ d. Rotterdam, 11 d. London, 1/3 Rouen Havrebasis, 25/ D. B. Tyne, 24/ D. B. Grangemouth, 25/ D. B. Grimsby, Mk. 23 Pulpwood Drammen. — Reval/Ghent Fres. 18, Dunkerque Fres. 19 for Hør, respektiv Fres. 9 og Fres. 10 for Oljekager, respektiv 1/3 og 1/4½ pr. Quarter Hvedebasis.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes bl. a. Stockholm 7/ (3,300), Nykjøbing F. 5/3 (1,200), Lissabon 7/ (2,000), Genua eller Savona 10/ (2,800), Ancona 11/6 (5,300), Civita Vecchia 11/3 (2,300), Las Palmas 9/9 (4,000). — Seaham/Malmø 5/3 (1,700). Middlesbro Dock/Kjøbenhavn 8/ for Koks. Blandt Befragtningerne fra Cardiff eller Newport kan nævnes: Karlskrona 7/ (2,100), Caen 6/6 (1,200), Lissabon 7/6 (1,950). Algier Fres. 11 (3,000), Genua 10/9 (4,000), Bari 11/ (3,500), Venedig 11/6 (3,900), Konstantinopel 10/9 (3,500), Varna 10/9 (3,600), Port Said 10/3 (4,600), Las Palmas 9/9 (2,300), Dakar 11/ (2,800), River Plate 19/ (5,500).

Fra Sø og Land.

Druknet. Nyborg, den 19. December. Jungmand Jøns Valdemar Nielsen paa Galease »Alf« af Odense er i Nat faldet i Nyborg Havn og druknet. Hans Lig fandtes i Formiddag; han var 19 Aar gl. og født i Nakskov. (»Ritz. Bur.«).

BRASSO

Metal Pudse-Extrakt

til Skibsbrug.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Oran 26/12. — Algarve, Borries, ank. hertil 24/12. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 25/12. til New York. — Anglo Dane, Tønnesen, ank. hertil 25/12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 19/12. — Antwerpen, Madsen, afg. Libau 25/12. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 19/12. — Arno, Fischer, ank. Malaga 21/12. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 24/12. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. Antwerpen 25/12. hertil. — Beira, Lunge, afg. Taragona 26/12. til Denia. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13/12. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 26/12. hertil. — Christian IX, Mikkelsen, ank. Aalborg 26/12. — Dagmar, Bogvad, pass. Portland 26/12. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 27/12. til Königsberg. — Florida, Andersen, pass. Madeira 9/12. for Buenos Aires. — Garonne, Kromann, pass. Dover 22/12. for Bordeaux. — Hellig Olav, Holst, pass. Fair Isle 10/12. for New York. — Hengest, Munck, afg. herfra 27/12. til Riga. — Hjelms, Henriksen, ank. hertil 24/12. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 25/12. — Jolantha, Rasmussen, ank. Riga 25/12. — Kasa, Mikkelsen, ank. London 26/12. — Kentucky, Andreasen, ank. hertil 22/12. — Kiew, Jørgensen, ank. Pillau 26/12. — Kursk, Wieneke, ank. Antwerpen 17/12. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19/12. — Louise, Larsen, ank. hertil 24/12. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 23/12. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 26/12. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 26/12. — Moskov, Jonsen, pass. Gibraltar 24/12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Antwerpen 13/12. — Nordjylland, Søberg, ank. Riga 23/12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 20/12. — Odessa, ank. Libau 24/12. — Omsk, Jacobsen, ank. hertil 26/12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6/12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 21/12. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 26/12. — Pregel, Iversen, afg. Riga 26/12. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 18/12. — Saratow, pass. Holtenau 25/12. — Saxo, Müller, ank. London 24/12. — Seine, Daumt, ank. Bordeaux 22/12. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 20/12. — Thyra, Dam, ank. Trondhjem 26/12. — Tiber, Bech, afg. Cardiff 20/12. — Tomsk ank. hertil 22/12. — Tyr, Thaning, afg. herfra 27/12. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 19/12. — Viking, Meyer, ank. hertil 24/12.

Det asiatiske Kompagni. Arabien pass. Sagress 21/12. for hjemg. — Kina pass. Lydd 25/12. for udg. — Siam ank. Singapore 27/12. for udg. — Tranquebar ank. Rotterdam 25/12. for udg. — Bandon afg. Sabang 18/12. for hjemg. — Bintang afg. Colombo 26/12. for udg. — Chumpon ank. London 26/12. for hjemg. — Pangan afg. Antwerpen 20/12. for udg. — Samui pass. Perim 19/12. for udg. — Cathay ank. Port Pirie 17/12. for hjemg. — Indien ank. Buenos Aires 15/12. for udg.

Vestdisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 24/12. — St. Jan afg. Trinidad 18/12. for hjemg. — St. Thomas afg. Portland 17/12. for udg.

Torm. Sara, Jensen, afg. Swinemünde 21/12. — Helene, Sørensen, ank. Leith 26/12. — Sjælland, Svarrer, ank. Methil 21/12. — Agnete, Dam, ank. Kalundborg 22/12. — Hermia, Farup, afg. Methil 22/12. — Alice, Jørgensen, ank. Helsingør 23/12.

(Fortsættes Side 781.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Kort Nr. 243. Østersøen vestlige Del, Kieler Bugt. 1911. Maalestok 1 : 130,000. Specialkort af Rødhavn (1 : 6,000). Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
Kort Nr. 246. Kattegat, nordlige Del. 1911. Maalestok 1 : 180,000. Specialkort af Fredenrikshavn Havn og Løbene dertil (1 : 40,000) og Skagen Havn (1 : 6,000). Pris paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
Kort Nr. 247. Kattegat, sydlige Del. 1911. Maalestok 1 : 180,000. Specialkort af Anholt Havn og Indløbet dertil (1 : 15,000). Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00 paa Papir Kr. 3,00.
Kort Nr. 253. Lille-Bælt sydlige Del. 1911. Maalestok 1 : 70,000. Pris paa Kortlærred Kr. 3,00.
Forandringer og Tilføjelser Nr. VI til International Signalbog 1901. December 1911. Udgives gratis.

Annulleret er:
Kort Nr. 125. Østersøen vestlige Del, Kieler-Bugt
Kort Nr. 186. Kattegat, nordlige Del.
Kort Nr. 187. Kattegat, sydlige Del.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2868. Radiotelegrafisk Ismelding. Kjøbenhavn. Sundet. Naar Issegnaltjenesten for danske Farvande beordres i Virksomhed, vil der fra Radiotelegraf-Stationen »Kjøbenhavn« hver Dag Kl. 12 Middag (Kl. 11 Greenwich Middeltid) og Kl. 10 Em. (Kl. 9 Greenwich Middeltid) blive udsendt radiotelegrafiske Ismeldinger.

Meldingerne affattes i det engelske Sprog og indeholder en kort Meddelelse om Isforholdene i de danske Hovedfarvande efter de om Formiddagen til »Meteorologisk Institut« indløbne Meldinger, for Affentelegrammets Vedkommende suppleret med de yderligere Oplysninger, som er kommet Institutet i Hænde inden Kl. 4 Em.

Meldingerne afgives paa følgende Maade: Først gives Tegnet — — — — og Stationens Kaldssignal G R A (3 Gange) efterfulgt af Ordet »Ice-report«. Derefter følger Ordaantallet i Meldingen, Tegnet — — — — og selve Meldingens Tekst, der gives 2 Gange adskilt med Tegnet — — — —. Der afsluttes med Kaldssignalet G R A (3 Gange) og Tegnet — — — —.

Eksempel:

— — — — G R A G R A Ice-report 26 w — — — — Kattegat Westchannel closed for sailing vessels. Eastchannel packice. Steamers beset. Southern part of Kattegat open ice. Sound and Belts driftice, along westcoasts packice. All lightships removed — — — — Kattegat Westchannel closed for sailing vessels. Eastchannel packice. Steamers beset. Southern part of Kattegat open ice. Sound and Belts driftice, along westcoasts packice. All lightships removed G R A G R A — — — — (Danske Lods, Side 50, 68 og 296. Havne-Lods, Side 84. Fyr-Port., Side 10 og 20.)

2869. Afmærkning inddraget for Vinteren. Varselyr slukket. Søminnekorpsets Øvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet. Den 22de December 1911 er Afmærkningen ved Søminnekorpsets Øvelsesplads ved Forterne Mellemfort og Prøvesteen inddraget og Varselyrene slukket. 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd. (Se Danske Lods, Side 299.)

2896. Oplysning om Ledefyr. Godbout. River St. Lawrence. Canada. Retningen af Godbet Ledefyr er S. 83° Ø. Fortyret: 49° 19' 04" N. Br. 67° 35' 33" V. Lgd.

2898. Ledefyr tændt. Fish Island. Malpeque Harbour. Prince Edward Island N.-Kyst. Paa Fish Island er tændt et Sæt røde, faste Ledefyr, som leder i Indløbet til Malpeque Harbour. Bagfyret vises fra samme Taarn som Fortyret i den allerede bestaaende Ledefyrlinie over Barren. Flammens Højde: 10 m. Fortyret staar 110 m S. 39° V. fra Bagfyret, paa S.-Kysten af Fish Island. Flammens Højde: 7 m. 7 m høj, hvid Fyrvæl med hvid Diamant. Fyrene lyser 90° paa hver Side af Ledefyrinien.

Ledefyrinien over Barren har Retningen S. 84° V.—N. 84° Ø. 46° 34' N. Br. 63° 42' V. Lgd.

2900. Skas Beliggenhed. Gilkey Harbour. West Pembocot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Et af de nylig fundne Skær med 4 m Vand i Gilkey Harbour ligger ikke som angivet 1150 m S. 42° Ø., men 1150 m S. 59° Ø. fra S. Enden af Seven Hundred Acre Island 5 m Grunden, der er opgrvet at ligge 730 m N. 81½° Ø., ligger 730 m N. 65° Ø. fra samme Punkt. Grindel Point Fyr: 44° 16' 54" N. Br. 68° 56' 36" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2225. Kjøbenhavn 1911.)

2901. Fyrskibet »Thirty-five-foot Channel« flyttet tilbage paa Station. Chesapeake Bay. Fyrskibet »Thirty-five-foot-Channel« er flyttet tilbage til sin tidligere Station. 37° 07' 00" N. Br. 76° 07' 06" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2109. Kjøbenhavn 1911.)

2902. Fyr tændt. Bogue Sound. North Carolina. Omtrent den 23de December 1911 tændes følgende Fyr i Bogue Sound:

1) Nr. 1 viser hvidt, fast Lys og staar ud for Indløbet til Broad Creek, N. 47° V. fra Dog Islands V-lige Øe og N. 47° Ø. fra Gull Island venstre Kant. 2) Nr. 2 viser rødt, fast Lys og staar N. 61° V. fra Dog Island V-lige Øe og N. 7° Ø. fra Cat Island venstre Kant. 3) Nr. 3 viser hvidt, fast Lys og staar N. 74½° V. fra Dog Islands Ø-lige Øe og N. 13° V. fra Cat Island højre Kant. 4) Nr. 4 viser rødt, fast Lys og staar N. 77½° V. fra Dog Islands Ø-lige Øe og N. 32° V. fra Cat Island venstre Kant. 5) Nr. 5 viser hvidt, fast Lys og staar ud for Sanders Creek, N. 80½° V. fra Dog Islands Ø-lige Øe og N. 45½° V. fra Cat Island venstre Kant. 6) Nr. 7 viser hvidt, fast Lys og staar ud for Sanders Wharf, N. 79° V. fra Cat Island højre Kant og N. 39° Ø. fra Piney Island venstre Kant. 8) Nr. 9 viser hvidt, fast Lys og staar ud for Goose Creek, N. 51½° V. fra Piney Island venstre Kant og N. 69° Ø. fra Kanten af Guthries Point. 9) Nr. 6 viser rødt, fast Lys og staar N. 84° V. fra Kanten af Shelly Point og N. 36½° V. fra Kanten af Piney Point. 10) Nr. 11 viser hvidt, fast Lys og staar ud for Guthries Point, S. 44° V. fra Kanten af Shelly Point og N. 73½° V. fra Kanten af Piney Point. 11) Nr. 13 staar S. 16° V. fra Guthries Point højre Kant og S. 88½° V. fra Piney Point venstre Kant. 5 m høje Fyrbæker i 1 m Vand; de hvide Fyr har sorte, de røde Fyr røde Bæker. Bogue Inlet: 34° 39' N. Br. 77° 07' V. Lgd.

2903. Tønder forandret Betegnelse. Savannah River. Georgia. Følgende Tønder i Savannah River har forandret Navn eller Nummer:

1) Entrance Klokketønde N1 hedder nu Entrance Klokketønde 1. 2) First Angle Stumptønde N1 hedder nu Angle Tønde 1N. 3) First Second Cut Starboard Spidstønde 2 hedder nu Second Cut Tønde 2. 4) Second Second Cut Stumptønde N3 hedder nu Second Cut Tønde 3N. 5) Second Second Cut Starboard Spidstønde 4 hedder nu Second Cut Tønde 4. 6) Third Second Cut Stumptønde N5 hedder nu Second Cut Tønde 5N. Savannah: 32° 05' N. Br. 81° 06' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2421. Kjøbenhavn 1911.)

2904. Afmærkning forandret. Turtle Harbor. Florida. I Turtle Harbor er West Shoal Stumptønde ½ nu rød og sort vandret stribet og har intet Nummer. West Shoal Spidstønde 0 har nu Nr. 2. Turtle Harbor: 25° 20' N. Br. 80° 15' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2905. Tender udlagt. Horn Island Pass. Mississippi Sound. Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Horn Island Pass er udlagt: 1) Horn Island Point Spiritønde 50 paa Lobets S.-Side nær ved Horn Island Ø-Ende, N. 84° V. fra Horn Island Fyr og S. 40° Ø. fra Round Island Fyr. 2) Horn Island Point Spiritønde 5D paa Lobets S.-Side nær ved Horn Island Ø-Ende, henholdsvis N. 85° V. og S. 38° Ø. fra samme Punkter. Horn Island Fyr: 30° 13' N. Br. 88° 32' V. Lgd.

2906. Afmærkning forandret. Southwest Pass. Mississippi River. Louisiana. Følgende Forandringer i Afmærkningen af Southwest Pass har fundet Sted:

Southwest Pass Entrance lodret stribe Lys- og Fløjttønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt i 21 m Vand, 2/5 Sm i Lobets Retning uden for de overskyllede Ender af Dæmningerne. Southwest Pass Entrance lodret stribe Fløjttønde er inddraget. Ved Lobets N.V.-Side er udlagt 7 Lysstønder, der viser

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2870. Rettelse til »E. 4. S.« Nr. 2755. Ust-Dvinsky (Dhanuud). Riga. Rusland. I Folge Meddelelse af Forenen af Dampren »Rosenborg« og bekræftet af det kejserlige, russiske Generalkonsulat i København er saa vel Bagfyret som Forfyret i Ust-Dvinsky Ledelyrline: hvide Lyrfyr over røde, faste Fyr. Forfyret viser dobbelt saa mange Lys som Bagfyret. I øvrigt som tidligere meddelt. 57° 03' N. Br. 24° 02' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

2871. Vrag bortsprængt. Svinnemunde N. Tyskland. Vraget af Kutteren »Xantho«, der var sunket ved Svinnemunde paa 54° 01' 58" N. Br. 14° 14' 18" Ø. Lgd., er bortsprængt og Anmærkningerne inddraget. For eventuelt at bjerge Ladingen er der rundt om Vraget i c. 100 m Afstand udlagt 4 flydende Slager, der bærer smaa Spirtrander. Der er 10 m Vand paa Skedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2702. København 1911.)

2872. Tønde flyttes tilbage paa Plads. Kaiserfahrt. Steffiner Hdt. Spidstønde Nr. 4 i den øvre Del af Kaiserfahrt, der midlertidig var flyttet, er nu inddraget for Vinteren, men udlægges i Foraaet 1912 paa sin oprindelige Plads. 53° 47' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 768. København 1911.)

2873. Oplysninger om Ledelyr. Oder. Reulningerne for nedennævnte Ledelyr i Oder er følgende:
1) Schutzenwerder: S. 16½° V., 2) Scholwin: S. 11½° Ø., 3) Camelsberg-Nord — Ima: S. 23½° V.

Lysgrænser for Fyrene i nævnte Ledelyrline, hvilke er meddelt i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1415. København 1911, skal alle rettes 180°

Ima Baake: 53° 32' 12" N. Br. 14° 38' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1415 og 1680. København 1911.)

2874. Vrag borttaget. Swantebøvevejning. Oder. Vraget af Prammen, der var sunket i Swantebøvevejning, er borttaget. 53° 28' N. Br. 14° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 293. København 1911.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2875. Vrag rapporteret. Nordsøen. Forenen af en fra Nordsøen indkommen Dampet indberetter at have passeret et Vrag med 1 Mast ca. 1 m over Vandet paa 56° 38' N. Br. 7° 11' Ø. Lgd.

2876. Oplysning om Taagesignal. Sviatoi Moss. Hvide Hav. Rusland. Taagesignalet med Streue ved Swjator Moss gives saaledes: høj Tone 3 à 4 Sek., kort Pause 4 Sek., dyb Tone 3 à 4 Sek., lang Pause 62 Sek. 68° 09' N. Br. 39° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2706. København 1911.)

2877. Forsøgsstand borttaget. Guxhavnen. Elben. Tyskland. Forsøgsstandene, der var udlagt over for Guxhavnen mellem Tønderne 14 og 15, og som var afmærket med 2 gule Tønder med røde Flag, er borttaget, og Stedet kan igen besøges. 53° 53' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2014. København 1911.)

2878. Tønde flyttet. Westersø. Ems. Tønde WF Westersøen er flyttet c. 170 m NØ. i til 53° 35' 04" N. Br. 6° 35' 47" Ø. Lgd., da den nordlige Del af Huberplate har skudt sig frem.

2879. Skydeøvelser. Borkum. Ems. Holland. Den 4de, 5te, 6te og 8de Januar 1912 skal der afholdes Skydeøvelser fra Kystbatterier paa Borkum. Det er følgende formlidet med Fære at komme i Forvand mellem Tønderne O.A. og O.J. i Ooster-Ems. Borkum: 53° 36' N. Br. 6° 45' Ø. Lgd.

2880. Anduvningstønde skal ombyttes med Lystønde. Noordhoosigt. Zeegeet van Ter-schelling. I Januar 1912 skal den røde og hvide vandret stribede Anduvningstønde med 2 Balloner ved Noordhoosigt ombyttes til Forsøg med en rød og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Senere skal Lystønden ombyttes med en Lys- og Fløjstønde: 53° 26' N. Br. 5° 07' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2881. Skærm borttaget. Kijfduin. Schunpenzgat. Zeegeet van Texel. Den 5 m høje, firkantede Skærm paa Kijfduin er borttaget. 52° 57' 03" N. Br. 4° 43' 20" Ø. Lgd.

2882. Vrag sunket. Hollandsch Diep. Et lille Fartøj er sunket i Farvandet fra Hollandsch Diep til Moerdijk i 7 m Vand. Masten er over Vandet ved Lavvande. Vraget er afmærket paa sødvandige Maade. 51° 42' 34" N. Br. 3° 36' 36" Ø. Lgd.

2883. Fyrskibet »Snow« midlertidig ombyttet med Lys- og Klokketønde. Dunkerque. Fyrskibet »Snow« er midlertidig ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lys- og Klokketønde, mærket »Snow«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 6 Sek. 51° 03' 32" N. Br. 2° 12' 45" Ø. Lgd.

2884. Lystønde udlagt til Forsøg. Fyrskibet »Sun« N. Thomson. England. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., er til Forsøg udlagt 2 Km N. 7° Ø. fra Fyrskibet »Sun«, paa 51° 51' N. Br. 1° 30' Ø. Lgd.

2885. Afmærkning forandret. Covenhite Channel. Lowestoft. Paa Grund af Forandringer i Farvandet Covenhite Channel er de sorte Spidstønder Covenhite og S.E. Barnard samt den hvide og sort lodret stribede Stumpønde S.W. Barnard inddraget; der er udlagt: 1) en hvid og sort hæret Tønde West Barnard i 4,5 m Vand, 1,7 Sm N. 46° Ø. fra Covenhite Kirke, 2) en sort Spidstønde East Barnard i 12 m Vand 2,5 Sm N. 56° Ø. fra samme Punkt, 3) en sort Spidstønde med Ballon South Barnard i 13 m Vand 1,5 Sm N. 85° Ø. fra samme Punkt. Fra East Barnard til West Barnard kan man staa over Newcome Bank i ikke under 3,5 m Vand til det S-lige Farvand til Pakfield Red. Covenhite Channel: 52° 23' N. Br. 1° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2287. København 1911.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2886. Vrag. Abords de Boulogne. Frankrig. Vraget af Sejlskibet »Fulton« ligger i 20 m Vand c. 3 Sm V. for Cap d'Alprech og Vraget af en Brig, hvis Mast er over Vandet ved Lavvande, ligger i 25 m Vand c. 6 Sm SV. for Cap d'Alprech, der ligger paa 50° 42' 00" N. Br. 1° 33' 45" Ø. Lgd.

2887. Vrag. Approches de l'estuaire de la Somme. Dampren »Lehardy« er sunket c. 5 Sm fra Kysten mellem Le Trepont og Cayeux. Vraget vil snarest blive afmærket med en Tønde. 50° 10' N. Br. 1° 21' Ø. Lgd.

2888. Fyr midlertidig forandret. Bas Sablons. Baie de Saint-Malo. Bas Sablons midlertidige, grønne, faste Fyr har indtil videre en Lyserne af 12,5 Sm. Det lyser kraftigt fra N. 54½° V. til N. 47½° V. I øvrigt ulforandret. 48° 38' 12" N. Br. 2° 01' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2532. København 1911.)

2889. Taagesignal gives atter. Le Four Fyr. Taagesignalet ved Le Four Fyr gives atter. 48° 31' 23" N. Br. 4° 48' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2470. København 1911.)

2890. Fyr slukket. Baake edelagt. Sunket Barrier. Portsmouth. England. Fyrhæken ved N-Siden af Løbet over Sunket Barrier er edelagt af Søen og det grønne og røde Fyr med Formørkelser slukket. Løbet kan ikke betæres. 50° 45' N. Br. 1° 04' V. Lgd.

2891. Ledelyr forandret. Hurst. Needles Channel. Retningen af Hurst Ledelyrline er nu S. 42° V. og gaar midt imellem SW. Shingles Lystønde og Bridge Lystønde. Forfyrets hvide, faste Lysrinkel lyser fra S. 29° V. til S. 33° V. Hurst Point: 50° 42' N. Br. 1° 33' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1051. København 1911.)

2892. Fortønder udlagt. Lamash Harbour. Arran. Skotland. 5 Fortønder er udlagt i Lamash Harbour, henholdsvis 275 m N. 83° V., 385 m S. 58° V., 490 m S. 49° V., 430 m S. 35° V. og 510 m S. 27° V. Fra Inderenden af Holy Island Baadebøding, der ligger paa 55° 32' N. Br. 5° 05' V. Lgd.

2893. Forstaaende Tænding af Fyr og Oprettelse af Taagesignal. Ru Rea. Den 15de Januar 1912 tændes et hvidt Lyrfyr, der viser Seks-Lyn hver 30 Sek., paa Punten af Ru Rea (Rudh' Rø). Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 17 Sm. Taagesignal skal gives med Streue, Fire-Sted hver 90 Sek., hvert Sted 2,5 Sek. 57° 51' 35" N. Br. 5° 48' 41" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 2509.) (Kort Nr. 179.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.Kyst.

2894. Vrag afmærket. Brest. Frankrig. Et Vrag med en Mast over Vandet ved Lavvande ligger sunket nær ved Ledehitien (Portzic-Minou) til Goullet, c. ½ Sm S for Basse du God. En grøn Tønde er udlagt tæt ved Vraget i 22 m Vand. 49° 18' 38" N. Br. 4° 49' 52" V. Lgd.

2895. Vrag afmærket. Passe interieure du Medoc. Gironde. Fartøjet »Szent Istran« er sunket nær ved den vestre Bred i Gironde, c. 1000 m oven for Saint-Estephe Haven. En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i 5 m Vand ud for Vraget, paa 45° 15' 31" N. Br. 0° 45' 00" V. Lgd.

2896. Fund eller Hindring rapporteret. Coruña. Spanien NV-Kyst. En Dampet er stødt paa Grund eller Hindring 3 Sm N. 52° V. fra Cape Prioriño Fyr, paa 43° 29' 20" N. Br. 8° 23' 30" V. Lgd. (engelsk Kort Nr. 1053.)

2897. Tidsignal forandret. Lissabon. Portugal. Fra den 1ste Januar 1912 gives Tidsignalet fra Marinefyrtårnet i Lissabon Kl. i Tim. 00 Sek. Greenwich Middeltid, svarende til 0 Tim. 23 Min. 15,5 Sek. Lissabon Middeltid. Signalet: 38° 42' 18" N. Br. 08° 24' V. Lgd.

hvidt Lys med En-Formørker hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., samt 12 Spiritolender med Mellemrum af 480 m, og alle betegnet Southwest Pass Channel. Lystønde Nr. 1 ligger tværs af Southwest Pass East Jetty Fyr; derefter følger skiftevis 2 Spiritolender og 1 Lystønde, alle med ulige Numre, endende med Lystønde Nr. 37, der ligger N. 30° Ø. Fra Southwest Pass East Jetty Fyr og N. 60° Ø. fra Southwest Pass Fyr; der ligger paa 28° 58' 22" N. Br. 80° 23' 30" V. Lgd. (Se-Efterretninger for Søfarende" Nr. 75. Kjøbenhavn 1911.)

2907. Vrag. Samana (Atwood) Cay. Bahama Islands. Vraget af den tyske Dampet "Prinz Joachim" ligger i 4. m Vand, 8 Sm fra Kysten ved V.-Enden af Samana (Atwood) Cay, der ligger paa 23° 06' N. Br. 73° 49' V. Lgd.

2908. Vulkanisk Øe dannet. Erin Bay. Trinidad S.-Kyst. I Erin Bay har der dannet sig en vulkansk Øe (Alhuder) ved S.-Enden af Dispatch Reef. Den er 140 à 180 m i Udstrækning og 5 m høj. I øvrigt er ingen Dybdetopninger i Erin Bay lagtaget. 10° 03' 45" N. Br. 61° 43' 10" V. Lgd. (I følge engelsk kort Nr. 483 a.).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2909. Lystønde inddraget. Punta Negra. Rio de la Plata. Lystønden, der til Forsøg var udiagt i Sm S. fra Punta Negra, er inddraget. Punta Negra: 34° 54' S. Br. 55° 15' V. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1433. Kjøbenhavn 1910.)

2910. Fyr forandret. Montevideo. Rio de la Plata. De 2 Fyr paa Enderne af Bølgehyderne ved Indløbet til Montevideo Haven viser nu Et-Lyn hver 3 Sek. Som hidtil har man det røde Fyr om Styrbord og det grønne om Bagbord for Indgaaende. 34° 55' S. Br. 56° 13' V. Lgd.

2911. Tøndes Beliggenhed. Amigos Islands. Rio Maullin. Chile. Den sorte Stumpstønde ved Amigos Islands ligger ikke Ø. for (som kortet angiver), men S. for Øerne mellem 2. i Stedet og Skæret Ø. derfor. 41° 35' 43" S. Br. 73° 38' 15" V. Lgd.

2912. Grund findes ikke. Carrizal Bajo Bay. 7 m Grunden, som i følge Kortene ligger 1 1/4 Kbl NN.V. fra Arquipa Bank og 4 Kbl N. 8° V. fra Toppen af Øen Carrizal, findes ikke. Der er 23 à 28 m Vand i denne Omegn. 28° 04' S. Br. 71° 11' V. Lgd.

2913. Fyr tændt. Isla Blanca. Punta Angamos. Mejillones del Sur. Det rapporteres, at et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2 Sek., er tændt paa Isla Blanca. Flammens Højde: 21 m. Rødt, pyramideformet Taarn. 23° 01' 00" S. Br. 70° 32' 30" V. Lgd.

2914. Fyr slukket. Gatico. Oplysning. Punta Grande. Det røde, faste Fyr paa Gatico N.-Mole er slukket. Punta Grande N. for Gatico springer længere frem og ligger S.-ligere end angivet i Kortet, nemlig knap 3 Sm N. 36° V. for Molefyret paa 22° 29' 00" S. Br. 70° 18' 00" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2915. Fyr forandret. Grand Ribaud. Iles d'Hyères. Frankrig. Grand Ribaud Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørker hver 4 Sek. Synsvidde: 20 Sm. I øvrigt uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket. 43° 01' 01" N. Br. 6° 08' 39" Ø. Lgd. (Se "Efterretninger for Søfarende" Nr. 1309 og 2369. Kjøbenhavn 1911.)

2916. Fyrs Karakter. Africa Rocks. Forniche di Montebristo. Italien. Africa Rocks Fyr viser hvidt Lys med En-Formørker hver 40 Sek., Lys 25 Sek., Mørke 15 Sek. 42° 21' 28" N. Br. 10° 03' 54" Ø. Lgd.

2917. Forestaaende Forandring af Fyr. Siracusa. Sicilien. Den 1ste Januar 1912 forandres følgende Fyr ved Siracusa Haven: Fort Maniaci Fyr, til højre for Havneindløbet, skal vise grønt Lys med En-Formørker hver 7. Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2. Sek. Synsvidde: 7 Sm. Fyret paa Castelluccio Pynt, til venstre for Havneindløbet, skal vise rødt Lys med En-Formørker hver 7. Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2. Sek. Synsvidde: 7 Sm. Siracusa: 37° 02' N. Br. 15° 18' Ø. Lgd.

2918. Signal for Undervandsbaades Tilstedeværelse. La Valetta. Malta. Naar Under-vandsbaade er under Gang i La Valetta Haven eller inden for 1 Sm fra Indløbet til Havnen, hejses det engelske Marinesignalfag S. (et blaa og gult, trekantet Flag, den inderste Del blaa, den yderste Del gult) paa The Castille, Palace Tower og Custom House. Signalet forbyder ikke Besejling af Havnen, men advarer kun for de tilstedeværende Undervandsbaade. St. Elino Point: 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

2919. Grunds Udstrækning. Kula Veca. Kanal Montagna. Østerrig-Ungarn. Land-grunden ved Kula Veca Pynt strækker sig længere ud end hidtil angivet. I S. 26° V. fra S. Pietro Kirke findes endnu 3. m Vand 435 m fra Kysten. 44° 16' N. Br. 15° 27' Ø. Lgd.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ruedsborg 26./12. — Freja, Nielsen, ank. Söderhamn 24./12. — Vera, Thing, pass. Pillau 27./12.

Botnia. Gudrun, Sonnichson, ank. Aalborg 19./12. — Ragnild, Schultz, ank. Granton 21./12. — Valborg, Hansen, ank. Methil 19./12. — Guuhild, Hansen, ank. Dunston 22./12.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Korsør 23./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Nizza 23./12. — Martha, Christensen, afg. Slax 14./12. — Elua, Rathje, afg. Methil 16./12. — Therese, Pedersen, ank. Granton 19./12. — Harriet, Larsen, ank. Granton 24./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Bouess 23./12. — Simone, Møller, afg. Tyne 16./12. — Jeanne, Olsen, ank. Slax 26./12. — Vera, Larsen, afg. Port Talbot 20./12. — Daisy, Lagesen, ank. Phillippeville 25./12. — Annine, Leth, afg. Newport 21./12. — Kamma, Løffler, ank. Bordeanö 23./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 26./12. — London, Bom, ank. Riga 26./12. — Paris, Høegstedt, ank. Bouess 26./12. — Bryssel, Kaas, ank. Riga 26./12.

Merkur. Berlin, Krogh, afg. Riga 21./12. til Ghent. — Wien, Beek-Hansen, ank. Riga 23./12. — Roma, v. Thun, ank. Buntisland 21./12.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Bunsen 27./12. — Johan, Siem, Nielsen, ank. Methil 27./12. — Pawel Andrejeff, Tannek, afg. Windau 20./12. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Sabine Pass 22./12. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Riga 24./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Libau 20./12. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Pensacola 19./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rosario 19./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 18./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Pensacola 14./12. til Montevideo. — Nawa, Dahl, afg. Cardiff 19./12. til Madeira.

Vesterhavet. Karla, Nielsen, ank. Blyth 23./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Ghent 23./12. — Nota, Lauritzen, ank. Kotka 23./12. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 26./12. — Nordsoen, Mikkelsen, pass. Helsingør 23./12. til Malaga. — Rig-mor, Larsen, ank. Granton 22./12. — Marie, Jessen, ank. Aut-

werpen 22./12. — Polly, Mathiasen, afg. Gefle 22./12. til Pasages. — Ellen, Hansen, ank. Barcelona 23./12. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 27./12. for Rouen. — Gerda, Iversen, ank. Reval 24./12. — Nexos, Basse, ank. Seaham 24./12. — Fylla, Brinch, pass. Gibraltar 21./12. til Hamburg. — Norma, Madsen, ank. Danzig 22./12. — Inger, Schiff, ank. Stugsund 25./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 17./12. — Amalienborg afg. Kjøbenhavn 21./12. — Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 20./12. — Brattingsborg afg. Rio 9./12. — Borglum pass. Sagres 19./12. — Chassie Mærsk ank. Riga 12./12. — Dansborg ank. Genua 11./12. — Elsborg ank. Newport 20./12. — Esrom ank. Tyne 2./12. — Flynderborg ank. West Hartlepool 17./12. — Fredensborg ank. Holtenau 18./12. — Frederiksberg ank. Swansea 16./12. — Guldbørg ank. Blyth 7./12. — Gurre pass. Dungeness 19./12. — Hammershus afg. Barry 14./12. — Harrildsborg ank. Huelva 7./12. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Jelling pass. Sagres 17./12. — Jomshorg pass. Sagres 19./12. — Jungshoved ank. Antwerpen 12./12. — Jægersborg afg. Huelva 16./12. — Kallundborg ank. Hull 15./12. — Kalo ank. Kjøbenhavn 18./12. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Kronborg afg. Cardiff 19./12. — Lejre afg. Newport Mon 7./12. — Lilleborg ank. Dakar 9./12. — Marselisborg ank. Rio 15./12. — Næsborg ank. Danzig 18./12. — Peter Mærsk ank. Grangemouth 18./12. — Raudelsborg pass. Deal 11./12. — Rosenborg ank. Riga 19./12. — Silkeborg ank. Ghent 16./12. — Skakkeborg ank. Huelva 16./12. — Skanderborg pass. Gibraltar 19./12. — Skjoldborg pass. Kjøbenhavn 17./12. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 19./12. — Spigerborg ank. Königsberg 14./12. — Stegelborg afg. Cardiff 20./12. — Stjerneborg pass. Gibraltar 16./12. — Søborg afg. Garston 17./12. — Taarnberg afg. Swinemünde 20./12. — Tuborg afg. Cardiff 19./12. — Ulfshorg pass. Portland 19./12. — Uranienborg afg. Grangemouth 16./12. — Visborg ank. Rouen 17./12. — Vordingborg afg. Buntisland 20./12. — Ørkild ank. Bremen 8./12.

Æro. Energi, Jensen, ank. Kolding 22./12.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Leith 22./12. — Svend, Schmidt, ank. Gefle 22./12. — Urania, Clausen, afg. Leith 23./12.

2920. Balgebyrvers Beliggenhed. Volo, Grækenland. Hovedet af Balgebyrveren ved Volo Haven ligger 0: Kbl S. 69° V. Fra den tidligere opgivne Plads og 5: Kbl N. 10° V. Fra Cape Sesklo Fyr. 39° 21' N. Br. 22° 57' ø. Ldg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1127. Kjøbenhavn 1911).

2921. Fyr tændt. Tireholli (Tireholu). Sorte Hav, Lilleasien. Det hvile Lyulfr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., er nu tændt paa den ø-høeste af de 3 Pynter ved Tireholli. 49° 00' 30" N. Br. 38° 49' 30" ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2119. Kjøbenhavn 1911).

2922. Tønde udlagt. Ras Remel. Ile de Djjerha, Tunis. En sort Spiritonde med 15 Linder, mærket »R. K.« er udlagt 4 Sin N. fra Sidi Smara Marabut, ved N-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra Ras Koemel. 39° 56' 26" N. Br. 10° 54' 32" ø. Lgd.

Bekendtgørelser m. m.

2923. Kendingsslys for Grænsevagtskibe. Rusland. Russiske Grænsevagtskibe, der staa ud fra eller ind paa en Red, viser et hvitt Lys over et blaåt Lys under Gaflen.

2924. Advarsel mod at medføre italienske Undersatter til Tyrkiske Havne. Viderrigtministeriet meddeler, at da Afgang til Tyrkisk Territorium er forment italienske Undersatter, har det Tyrkiske Viderrigtministerium anmodet om, at danske Dannekskibsskabers Opmaerksomhed maatte blive henledet herpaa, og om at opfordre dem til ikke at belordre italienske Undersatter i de af deres Skibe, der sejler paa Tyrkiske Havne, samt ikke at lade italienske Undersatter, der gaa i Tjeneste om Bord i deres Skibe, gaa i Land paa Tyrkisk Grund.

2925. Karantænestemmelser. Danmark. Italien er erklæret koleraltri og gdesa pestfri. Sverrige — gdesa er erklæret frit for Pest. Tunis. — Byen og Provinsen Capthari (Sardinien) er erklæret koleraltri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet ny Udgave + annulering; T: Tillæg.

- Korts Nr.
 R 3023 England, (November 1911):
 R 339 Ireland, North Coast. — Bannana and Rathmullan aneliorages.
 R 45 Nova Scotia. — Baccaro point to Puhimo harbour.
 R 391 Tyskland, November 1911.
 R 145 Ostsee. Deutsche Küste: Küste von Ostpreussen und Kurisches Haft. 2 Blade.
 R 84 I. 150 000. Pris M. 1.50 pr. Blade.
 R 85 Ostsee. Deutsche Küste: Die Weichsel von Neufahrwasser bis Danzig. 1:15 000. Pris M. 1.50.
 R 96 Ostsee. Deutsche Küste: Die Weichsel von Neufahrwasser bis Danzig. 1:15 000. Ostseeisches Meer, Schantung: Hafen von Tsingtau. 1:10 000. Pris M. 2.60.
 R 84 Ostseeisches Meer: Ngau-Fluss von Wenchau bis Sha-kia-tan (1878).
 R 85 Ostseeisches Meer: Hafen von Quomoy (1896).
 R 96 Ostseeisches Meer: Hafen von Swatou. Innere Bucht (Nei-Hai) (1902).

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Shields 21./12. — Holland, Poulsen, ank. Gimsby 26./12. — England, Andersen, afg. Windau 26./12. — Rusland, Bennetson, afg. Esbjerg 24./12.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Grangemouth 19./12. Frankrig, Friis, ank. Aarhus 22./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Emden 25./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Boues 19./12. — Alf, Clausen, ank. Blyth 24./12.

Sejlskibe.

Æra. Smart, Christensen, ank. Kragerø 20./12. — Proven, Schmidt, ank. Plymouth 18./12. — Bonavista, Christensen, ank. Cádiz 21./12. — Salus, Andersen, ank. Faaborg 21./12. — Bertha, Madsen, ank. Kjøge 21./12. — C. M. Petersen, ank. Malmö 21./12. — Duen, Hay, ank. Kjøge 20./12. — Marthing, Friis, ank. Dysart 20./12. — Alf, Hansen, ank. Flensborg 20./12. — Christiane, Bager, ank. Sønderborg 21./12. — Hansigne, Boye, ank. Dysart 20./12. — Amalia, Andersen, ank. Børgense 21./12. — Kastor, Albertsen, ank. Børgense 21./12. — M. Hay, Petersen, ank. Leith 21./12. — Freya, Nielsen, ank. Svendborg 21./12. — Ægir, Winther, ank. Ærskjøbing 22./12. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Ryde 22./12. — Alf, Rasmussen, ank. Ipswich 22./12. — Skirner, Rasmussen, ank. Ystad 22./12. — Hydra, Christensen, ank. Great Yarmouth 22./12. — Venus, Jensen, ank. St. Davis 22./12. — Hjalmar, Christensen, ank. Rødkjøbing 22./12. — Eos, Christensen, ank. Stolpemünde 23./12. — Anna, Petersen, ank. Bagenkop 23./12. — Hermod, Dreimann, er afg. St. Mary (Schilly). — Valkyrien, Weber, var vedna den 20./12. i Newport Mon. — Ausgar, Jørgensen, ank. Laguna de Terminos 22./12. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kristiania 23./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. December 1911. — Danmarks Handelsflaade i 1910. — Lovforslaget om Ændring i Lov om Lodsvesen. — Tilsyn med Sokort. — To store engelske Krigsskibes Undergang paa Jyllands Vestkyst for 100 Aar siden. — Af Nordisk Skibsrederforønings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
 { 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Bugsering.

Vejle Dampbaade paatager sig Bugsering i danske Farvande til rimelige Priser.

Kraftige Bugserbaade. Dykker- & Bjærgningsmateriel.
 Telegramadr.: „Hansen“, Vejle. Telefoner: 62 & 304.
Frederik Hansen, Vejle.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Københavns C. — Telefon 8659.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
1911. Befarne - Begyndere -
Kokke. 30 Kr. mdl.
Nærmere ved

Vilh. Rasch,
Forstander.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Julius Ott

Nationale Agentur
Køb, Salg
HAMBURG Yrning af Skibe

Marstal Spl. 10.

Sømandshjem

anbefaler sit gode og billige
Pensionat for Elever, der
besøger Marstal Navigations-
skole. Prisen er 32 Kr. pr.
Maaned om Sommeren og 35
Kr. pr. Maaned om Vinteren.
Bestyrelsen.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk.
Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke.

Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, København
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Esbjerg

Tovværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: Buhl, Frederikshavn.
Gartholtermann, København.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat
Patent
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. - Vægt kun 3 1/2 kg. - Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. - Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. - Telegramadresse: KAYDYHR.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 3404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 414. Nyhavn 53.
Berg & Larsen & Co., Holstenvej 24. Telf. 7262.
Bjerg & Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telf. 443.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.
Kolding. Jydsk Skibsekvipering og Provianteringsforretning (G. Brasen).
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.
SKIBSHANDEL
Svendborg.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Konge Gade 46, 2. Trøffel Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

P. RUDBECK-LARSEN
Skibsmægler
Telegram-Adr.: „Chartering“
Telefon Nr. 37.
MARIAGER.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Velthelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND Als
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Jydsk Skibsekvipering
og
Provianteringsforretning,
(G. Brasen)
KOLDING.
En gros. En detail.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sprängsviken.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbåde er altid i Sæn. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsart, Kjøbenhavn«, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)